

Toisilleen tuntemattomien ihmisten välinen luottamus jaetuissa autokyydeissä

Eveliina Luode
Helsingin yliopisto
Valtiotieteellinen tiedekunta
Yhteiskuntapolitiikka
Pro gradu-tutkielma
Marraskuu 2019



HELSINGIN YLIOPISTO
HELSINGFORS UNIVERSITET
UNIVERSITY OF HELSINKI

Tiedekunta/Osasto – Fakultet/Sektion – Faculty Valtiotieteellinen tiedekunta		Laitos – Institution – Department Sosiaalitieteidenlaitos	
Tekijä – Författare – Author Eveliina Luode			
Työn nimi – Arbetets titel – Title Toisilleen tuntemattomien ihmisten välinen luottamus jaetuissa autokyydeissä			
Oppiaine – Läroämne – Subject Yhteiskuntapolitiikka			
Työn laji – Arbetets art – Level Pro gradu-tutkielma		Aika – Datum – Month and year 11/2019	Sivumäärä – Sidoantal – Number of pages 72+ 23
Tiivistelmä – Referat – Abstract <p>Tämän tutkielman tarkoituksena on tutkia autokyytien jakamista ja luottamuksen roolia niissä, Facebookin kimpapakyyti-ryhmien käyttäjien kokemusten ja näkemysten avulla. Tutkielmani tavoitteena on siis selvittää ensinnäkin, mikä merkitys luottamuksella on kimpapakyydeissä. Seuraavaksi, mitä luottamus tarkoittaa kimpapakyytiläisille. Kolmanneksi, miten toisilleen tuntemattomien ihmisten välistä luottamusta voidaan vahvistaa kimpapakyytitoiminnassa eli mitkä tekijät vahvistavat ja mitkä heikentävät sitä, haastateltavieni mukaan. On myös tarpeellista selvittää, millaisia kokemuksia haastateltavilla on kimpapakyydeistä ja mistä ne syntyvät sekä miten he arvioivat toisen luotettavuutta. Luottamusta tulee tarkastella niin verkkovuorovaikutuksen sekä reaali maailman vuorovaikutuksen tilanteissa.</p> <p>Tavoitteena on peilata tutkimustuloksia aiempiin tutkimustuloksiin ja aiheesta käytyyn keskusteluun. Ajankohtaiseksi ja yhteiskunnallisesti merkittäväksi aiheen tekee ensinnäkin sen harvinaisuus – luottamusta ja autokyytien jakamista ei ole Suomen kontekstissa tutkittu aiemmin, vaikka luottamuksen sanotaan olevan jakamistalouden pohja. Jakamistalous ja siihen lukeutuvat uudenlaiset liikkumisen muodot ja palvelut ovat myös vasta kehittymässä Suomessa. Lisäksi jakamistalouden toiminta parhaimmillaan vaikuttaa ympäristöön, talouteen sekä yhteisöllisyyteen positiivisesti.</p> <p>Tutkielma on laadullinen tutkimus. Tutkielman aineisto on kerätty haastattelemalla kuutta Facebookin kimpapakyyti-ryhmän käyttäjää. Haastatteluihin osallistuneet henkilöt olivat käyttäneet kimppakyytejä useita kertoja ja heitä voidaan kutsua niin sanotuiksi toiminnan edelläkävijöiksi. Haastattelut toteutettiin puolistrukturoituina teemahaastatteluina. Analyysimenetelmänä on käytetty teoriasidonnaista sisällönanalyysia.</p> <p>Tutkielman tulokset viittaavat siihen, että luottamuksen merkitys kimpapakyydeissä laskee, kun tarkastellaan yhteiskuntaa, jossa luottamuksen taso on jo valmiiksi korkealla. Lisäksi myös silloin, kun luottamus koetaan automaattisena ja kun luottamus nähdään henkilön ominaisuutena ja riskienottona. Luottamuksen merkityksen väheneminen ei tarkoita kuitenkaan sitä, että luottamuksen merkitys katoaisi. Siitä tulee kuitenkin enemmän tiedostamatonta ja näkymätöntä. Luottamusta vahvistavat tekijät liittyivät erityisesti sujuvuuteen, toisten henkilöiden käyttäytymiseen, kokemuksiin sekä mahdollisuuteen arvioida muita käyttäjiä. Näiden kokemusten ja sujuvuuden voidaan ehkä sanoa olevan suomalaisessa yhteiskunnassa ja valmiiksi luottavaisten ihmisten keskuudessa niitä tekijöitä, joilla on enemmän merkitystä kimpapakyytitoiminnassa, kuin luottamuksella. Lisäksi mahdollisuudet arvioida toisen luotettavuutta, esimerkiksi katsomalla toisen käyttäjän profiiliin, näyttäisi olevan tärkeää niin luottamukselle kuin koko kimpapakyytitoiminnalle. Uudenlaisissa liikkumisen palveluissa tulisikin panostaa ensikäyttäjien kokemuksiin eli esimerkiksi sujuvuuteen, ja siihen, että he toimivat hyvinä niin sanottuina sosiaalisina todisteina. Palveluissa tulisi myös pyrkiä nostamaan käyttäjien määrää, jotta saavutettaisiin kriittisen massan rajapiste. Lisäksi uusien liikkumisen palveluiden yleistymisen vaatii kansalaisten asennemuutosta omistamista ja kuluttamista kohtaan.</p>			
Avainsanat – Nyckelord – Keywords Jakamistalous; autokyytien jakaminen; luottamus; uudenlaiset liikkumisen palvelut; kokemukset; riskit			

Sisällysluettelo

1. Johdanto	1
1.1 Tausta	1
1.2 Tavoitteet ja menetelmät	2
1.3 Tutkielman rakenne	3
2. Luottamus jakamistalouden pohjana.....	4
2.1 Jakamistalous teknologiaan perustuvana urbaanina ilmiönä.....	4
2.1.1 Muutosvoimat	6
2.1.2 Toiminnan edellytykset	8
2.2 Luottamus tutkimuskohteena	10
2.2.1 Luottamuksen käsite	11
2.2.2 Luottamuksen kohde.....	13
2.3 Luottamus jakamistaloudessa.....	15
2.3.1 Luottamuksen haasteet verkkovuorovaikutuksessa	15
2.3.2 Luottamuksen syntymekanismit jakamistaloudessa	17
3. Tutkimuksen toteuttaminen.....	20
3.1 Tutkimuksen lähtökohdat ja tutkimuskysymykset	20
3.2 Aineisto	21
3.2.1 Kokeneet kimppakyytien käyttäjät	22
3.2.2 Teemahaastattelu subjektiivisten näkemysten esiintuojana.....	24
3.3 Analyysin toteutustapa ja kulku	25
3.4 Tutkimuksen etiikka	28
4. Kimppakyytiläisten näkemyksiä kimppakyytitoiminnasta ja luottamuksesta	30
4.1 Merkittävät edellytykset kimppakyydeissä	30
4.1.1 Käytännöllisyyden, käyttäytymisen ja kokemusten merkitys kimppakyydeissä.....	30
4.1.2 Luottamuksen ja turvallisuuden tunteen merkitys	32
4.2 Kokemukset kimppakyydeistä	33
4.3 Luotettavuuden arviointi ja luottamus kimppakyytiläisille.....	35
4.4 Luottamukseen ja luottamiseen vaikuttavat tekijät	40
4.4.1 Luottamuksen rakentuminen verkkovuorovaikutuksessa	41
4.4.2 Luottamuksen ja turvallisuuden tunteen rakentuminen kohdatessa	43
5. Automaattinen ja kokemuksiin perustuva luottamus kimppakyydeissä	46
5.1 Sujuvuus ja kokemukset ylitse luottamuksen.....	46
5.2 Luottamus yksilön ominaispiirteenä ja riskienottona.....	49
5.3 Luottamusta vahvistavat tai heikentävät tekijät verkkovuorovaikutuksessa ja yhteisöllisessä kanssakäymisessä	54
5.4 Toisesta saadut todisteet luottamuksen rakentajana kasvokkaisessa vuorovaikutuksessa	61

6. Johtopäätökset.....	63
6.1 Yhteenveto tutkimustuloksista	63
6.2 Tutkielman toteutuksen arviointi.....	66
6.3 Merkitys ja loppupäätelmät	68
6.4 Jatkotutkimus.....	72
Lähdeluettelo.....	73
Liitteet	77

1. Johdanto

1.1 Tausta

Jakamistalous, toiselta nimeltään yhteisöllinen kuluttaminen, ovat alkaneet korvata perinteistä kuluttamista, jonka lähtökohtana on ollut yksityisomistajuus. Tällaisen kehityskulun on sanottu jatkavan kehitystään ja laajenemistaan, sekä se on todettu melko pysyväksi ilmiöksi. Jakamistalous pyrkii yhteisomistajuuteen eli näin ollen vähempään kuluttamiseen, ja asioiden jakamiseen. Jakamistalouden toiminnalla ja sen yleistymisellä on todella merkittäviä vaikutuksia. Jakamistaloudesta käydyissä yleisissä keskusteluissa ympäristölliset ja taloudelliset vaikutukset nousevat mitä ilmeisimmin esille. Jakamistaloudella sanotaan olevan vaikutusta myös ihmisten sosiaalisiin suhteisiin ja yhteisöllisyyden tunteeseen. (Lahti & Selosmaa 2013, 8, 13, 65 & 66.) Tämän vuoksi jakamistaloutta on tärkeää tutkia, ja tarkastella varsinkin sen yhteiskunnallisia vaikutuksia. Lisäksi puhutaan melko tuoreesta ilmiöstä, jota on edeltänyt monia vuosikymmeniä jatkunut yksilöllisyyttä, kuluttamista ja eristäytyneisyyttä korostanut ajanjakso (Botsman & Rogers 2010, 69 & Lahti & Selosmaa 45).

Autokyytien jakaminen eli kimppakyytitoiminta on yksi jakamistalouden muoto. Kimppakyytitoimintaa on harjoitettu liftauksen muodossa jo pidemmän aikaa, mutta niin sanotun uuden ilmiön siitä tekee, sen teknologinen ulottuvuus ja sitä kautta laajempi saavutettavuus. Lisäksi erona liftaukseen, kyydit sovitaan etukäteen erilaisissa verkkoympäristöissä. Kyytien sopimista varten onkin kehitetty niin kansainvälisiä sovelluksia, omia kimppakyyti-sivustoja sekä Facebook-ryhmiä. Kimppakyytitoiminnan tavoitteena on ensinnäkin hyödyntää autojen kapasiteettia tehokkaammin ja mahdollistaa parhaimmassa tapauksessa omasta autosta luopumisen (Kostiainen, 2017). Autokyytien jakamisella on kuitenkin myös muitakin edellä mainittuja Lahden ja Selosmaan (2013) mainitsemia jakamistaloudessa yleisesti esiin nostettuja vaikutuksia, kuten yhteisöllisyyden kasvu.

Jakamistalous yleisesti vaatii vuorovaikutusta tuntemattomien ihmisten kanssa joko kasvotusten tai verkon välityksellä tai molempia. Vuorovaikutus edellyttää aina jonkin tasoista luottamusta, mutta jakamistaloudessa sen merkitys korostuu, sillä ihmisillä ei usein ole aiempaa kokemusta toisesta henkilöstä. Luottamuksen on sanottu olevan jopa koko jakamistalouden pohja, jota ilman sen toiminta ei millään olisi mahdollista (Lahti & Selosmaa 2013, 27). Luottamusnäkökulman tarkastelu on myös merkittävää yhteiskuntapoliittisesti, sillä luottamuksen syntymekanismien ymmärtäminen voi auttaa

tiedostamaan laajemminkin, millaisia ratkaisuja yleistyvässä ja uudenaikaisessa jakamistaloudessa tarvitaan, jotta yhteiskuntamme hyvinvoinnille välttämätöntä luottamusta voidaan kasvattaa entisestään. Yhteiskunnallisella luottamuksella, joka kattaa henkilöihin ja instituutioihin kohdistuvan luottamuksen, on sanottu olevan tärkeä merkitys poliittisessa, taloudellisessa ja sosiaalisessa elämässä. Sen nähdään edistävän taloudellista kasvua, julkisten hyödykkeiden tuottamista, demokraattista vakautta ja jopa yksilöiden terveyttä ja elämäntyytyväisyyttä (Komu & Hellsten 2010, 5.) Myös organisaatioita ja laajempaa yhteiskuntaa tarkastelevissa tutkimuksissa, luottamuksen on nähty olevan keskeinen tekijä yhteistyön rakentumisessa. Se taas vaikuttaa, niin yritysten kuin eri maidenkin kilpailukykyyn positiivisesti. (Tamminen, Lampinen & Lehtinen 2014, 228.)

Luottamuksen merkitystä ja sen rakentumista jakamistaloudessa on tutkittu suhteellisen vähän. Tutkimukset jakamistaloudesta ovat nimittäin keskittyneet enemmänkin maineeseen ja sen mekanismeihin kuin itse luotettavuuteen ja luottamukseen. (Yoon & Lee 2017, 326.) Huurnen, Ronteltain, Cortenin ja Buskensin (2017) systemaattisen kirjallisuuskatsauksen tulokset viittaavat myös aiheen harvinaisuuteen – 45:stä luottamuksen ja verkkokaupankäynnin tutkimuksesta vain yhdeksän käsitteli luottamuksen ja jakamistalouden yhteyttä. Kimppakyytitoiminnan, tai laajemmin tarkasteltuna uudenlaisia liikkumisen muotojen, ja luottamuksen välistä yhteyttä, ei ole käsitelty aiemmissa tutkimuksissa lainkaan. Eri mediat ja esimerkiksi Sitra ovat kyllä julkaisseet tekstejä, jotka käsittelevät jakamistaloutta sekä uudenlaisia ja tulevaisuuden liikkumisenmuotoja, mutta niitä ei ole tarkasteltu luottamuksen näkökulmasta.

1.2 Tavoitteet ja menetelmät

Tutkimusten vähäisyyden vuoksi on tärkeää tarkastella juuri luottamuksen merkitystä jakamistaloudessa, ja sitä, millaiset seikat lisäävät luottamusta ihmisten välillä tämän tyyppisessä toiminnassa. Jakamistalous itsessään on kuitenkin liian laaja kokonaisuus, jonka vuoksi tutkielma on rajattu koskemaan ainoastaan autokyytien jakamista Suomessa. Tarkemmin sanottuna tarkoituksena on tutkia autokyytien jakamista ja luottamuksen roolia kimppakyydeissä, Facebookin kimppakyyti-ryhmien käyttäjien kokemusten ja näkemysten avulla. Tutkielman tavoitteena on siis selvittää, mikä merkitys luottamuksella on kimppakyydeissä, mitä luottamus tarkoittaa kimppakyytiläisille ja miten toisilleen tuntemattomien ihmisten välistä luottamusta voidaan vahvistaa kimppakyytitoiminnassa eli mitkä tekijät vahvistavat ja mitkä heikentävät sitä, haastateltavieni mukaan. On myös tarpeellista selvittää, millaisia kokemuksia heillä on kimppakyydeistä ja mistä ne syntyvät sekä miten he arvioivat toisen luotettavuutta. Aineisto on kerätty haastattelemalla kuutta Facebookin kimppakyyti-ryhmien

käyttäjää, puolistrukturoitua teemahaastattelua hyödyntäen. Analyysimenetelmänä on käytetty teoriasidonnaista sisällönanalyysia.

1.3 Tutkielman rakenne

Tutkielman teorialuvussa määritellään jakamistalouden käsite ja esitellään jakamistalouden kehitysvaiheet ja perusperiaatteet. Teorialuvun toisessa osassa tarkastellaan, miten luottamuskäsite on määritelty eri tutkimusalueilla, mihin luottamus voi kohdistua sekä esitetään, millaisia luottamuksen määritelmiä tässä tutkielmassa tarkastellaan ja hyödynnetään. Teorialuvun lopussa linkitetään jakamistalous ja luottamus toisiinsa, tarkastelemalla millaisia haasteita luottamukseen liittyy jakamistalouden toiminnassa sekä esitellään aikaisempaa tutkimusta luottamuksen syntymekanismeista. Seuraavassa luvussa tuodaan esille, kuinka tutkielma on toteutettu. Ensinnäkin luvussa esitellään tutkimuskysymykset ja niiden lähtökohdat, jonka jälkeen siirrytään aineiston kuvailuun. Lopuksi käydään läpi analyysin toteutustavat ja kulku sekä pohditaan eettisiä kysymyksiä. Tutkielman analyysiosuus on jaettu kahteen eri lukuun – tutkimustuloksiin ja pohdintaan. Kuudennessa luvussa esitellään siis tutkimustuloksia, erittelemällä ja jaottelemalla haastateltavien esiin tuomia näkökulmia ja kokemuksia sekä esittämällä suoria sitaatteja haastateltavien puheista. Tulosluku jakaantuu neljään eri osioon – merkittävät edellytykset, kokemukset, luotettavuuden arviointi ja luottamus ja epäluottamus. Pohdintaluvussa peilataan saatuja tutkimustuloksia aiempiin aihetta käsittelevien tutkimusten tuloksiin. Lisäksi luvussa etsitään merkityksiä haastateltavien puheille ja analysoidaan niitä. Johtopäätöksissä vedetään tutkielman tulokset yhteen, sekä arvioidaan tutkielman onnistumista. Luvussa myös tuodaan esille tulosten merkitys ja loppupäätelmät, joita tutkimuksesta voidaan ehkä tehdä sekä ehdotetaan jatkotutkimuskysymyksiä.

2. Luottamus jakamistalouden pohjana

Tässä teorialuvussa määritellään jakamistalouden käsite, esitetään millaiset seikat ovat vaikuttaneet sen syntyyn ja mitä jakamistalous vaatii toimiakseen, jatkuakseen ja kasvaakseen. Lisäksi tässä luvussa määritellään luottamus käsitteenä sekä liitetään jakamistalous ja luottamus toisiinsa.

2.1 Jakamistalous teknologiaan perustuvana urbaanina ilmiönä

Ruuan, maan ja erinäisten resurssien jakaminen ovat kuuluneet ihmisen tapaan toimia suurimman osan ihmiskunnan olemassa olon ajasta. Ihmisen toiminta on perustunut yhdessä tekemiseen, ja tarvittavat asiat saavutettiin koko yhteisön voimin. Muun muassa kivikaudella ihmiset selviytyivät keräämällä ja metsästämällä ravintonsa yhteisvoimin. Ruoka ja muut resurssit myös jaettiin kaikkien kesken. Teollista vallankumousta edeltäneissä maatalousyhteiskunnissa muiden auttaminen ja resurssien jakaminen olivat myös osa kansalaisten elämäntyyliä ja kuului vahvasti yhteisöjen perinteeseen. Voidaan siis sanoa, että jakaminen ja yhdessä toimiminen ovat meille kovinkin luontaisia asioita. Nuorille lapsille tehty tutkimukset viittaavat myös tähän suuntaan. Lapsien taipumus toimia yhdessä ja jakaa asioita eivät ole psykologi Michael Tomasellon (2009, 5) mukaan opittu aikuisilta, eivätkä lapset tee sitä vain olettaakseen, että saavat jonkun palkinnon. Lapset ovat hänen mukaansa sosiaalisia ja yhteistyöhaluisia luonnostaan. Botsmanin ja Rogersin vuonna 2010 kirjoittaman *What's mine is yours - How collaborative consumption is changing the way we live* teoksen mukaan viimeisen kuudenkymmenen vuoden aikana lapset ovat kuitenkin kasvaneet hyperindividualistisissa yhteiskunnissa. Jonka vuoksi lasten itsekäs puoli on suurimmaksi osaksi jättänyt varjoonsa heidän luonnollisen sosiaalisen taipumuksensa jakaa (em. 68-69). Ei ole siis ihme, että viimeisimpinä vuosikymmeninä jakaminen ja yhteistoiminnallinen käyttäytyminen ovat suurimmaksi osaksi unohtuneet yhteiskunnissamme. Tässä kohtaa on syytä kuitenkin huomioida, että individualismi, yhteisöllisyyden väheneminen ja sitä kautta jakamisen väheneminen koskevat loppujen lopuksi vain melko harvoja maita ja yhteiskuntia. Kulttuurien tutkija Geert Hofsteden (1982) mukaan korkean individualismin maita ovat nimittäin vain oikeastaan länsimaat. Kollektivismiin taipuvaisempia eli vähäisen individualismin maita taas löytyy suurimmaksi osaksi Aasiasta, Etelä-Amerikasta sekä Afrikasta. Individualistiset maat ovat siis usein kehittyneitä teollisuusmaita, joissa väestönkasvu on vähäistä. Näissä yhteiskunnissa ydinperhe ja yksilö korostuvat. Resurssit, kuten omaisuus ja raha, nähdään yksilön omana, eikä niitä ole tapana jakaa suvun tai yhteisön kesken, niin kuin yhteisökeskeisissä yhteiskunnissa. (Hofstede 1982.) Kehittyneissä teollisuusmaissa on kyllä totuttu jakamaan joitakin asioita viimeisimpinä vuosisatoina ja -kymmeninä, kuten koulut, tiet,

puistot ja muut yleiset tilat (Botsman & Rogers 2010, 67). Pohjoismaiden hyvinvointivaltiot eroavat kuitenkin jonkun verran muista kehittyneistä teollisuusmaista, sillä meillä jakaminen ulottuu myös esimerkiksi terveys- ja sosiaalipalveluihin, joita rahoitetaan yhteisesti kerätyillä verotuloilla. Pohjoismaat yhteiskuntina ovatkin kiinnostavia tässä suhteessa, sillä olemme kuitenkin vahvasti individualistisia ja yhteisöjen merkitys on ehkä vielä pienempi kuin esimerkiksi maissa, joissa erinäisiä palveluita ei jaeta. Jakamisen idea kuitenkin rajoittuu myös meillä merkittävästi, niin kuin muissakin teollistuneissa maissa, kun puheeksi tulevat henkilökohtaiset asiat, kuten ruoka, asuintilat tai elektroniikka (Botsman & Rogers 2010, 67).

Ajatus hyödykkeiden ja palveluiden jakamisesta on kuitenkin muuttumassa hyvää vauhtia. Viimeisen 10 vuoden aikana jakaminen on alkanut tosissaan ylettyä myös henkilökohtaisiin hyödykkeisiin, kuten asuintilaan, ruokaan ja autoihin. (Botsman & Rogers 2010, 70.) Tätä tapahtumakulkua on kutsuttu jopa jakamisen renessanssiksi (Lahti & Selosmaa 2013, 45). Ilmiön nimi on jakamistalous (sharing economy), josta myös käytetään nimityksiä yhteistoiminnallinen tai yhteisöllinen kuluttaminen (collaborative consumption). Jakamistalouden voidaan sanoa olevan talouden malli, joka perustuu alihyödynnetyn omaisuuden tai voimavarojen jakamiseen verkkovälitteisellä alustalla, ilman, että omistajuus vaihtuu. Jakamisen kohteena voivat olla esimerkiksi tilat, taidot tai tavarat, joista annetaan tai maksetaan joko rahallinen tai ei-rahallinen korvaus. (Huurne ym. 2017, 486.) Lahti ja Selosmaa (2013) kirjoittavat teoksessaan *Kaikki jakoon! – kohti uutta yhteisöllistä taloutta*, kuinka uusi jakamistalouden idea nousi Yhdysvalloissa yleisemmin ihmisten tietoisuuteen vuonna 2007, kun kaksi San Franciscolaista perustivat asuintiloja jakavan Airbnb-yrityksen. Airbnb:tä pidetäänkin tämän tyyppisen talouden lippulaivatuotteena, jonka vuoksi se on myös yksi tunnetuimmista verkkoalustoista. Kansainvälisemmäksi ilmiöksi jakamistalous nousi 2010 ja Suomessa siitä kirjoitettiin ensimmäisiä kertoja vasta vuonna 2012. Ei voida kuitenkaan sanoa, että tämän tyyppisestä ajatusmallista tai ”ideologiasta” ei olisi keskusteltu ennen 2000-lukua. Esimerkiksi 1970-luvulla kirjoitetuissa teksteissä on esitelty yhteisöllisen kuluttamisen ideaa yhteiskäyttöautoilun muodossa. (Lahti & Selosmaa 2013, 40-42.) Uudeksi ja ainutlaatuiseksi ilmiöksi jakamistalouden tekee kuitenkin sen teknologinen aspekti. Termi nimittäin viittaa sosiaalisiin ja taloudellisiin järjestelmiin, jotka ovat syntyneet verkkoteknologian kehittymisen myötä. Teknologia mahdollistaa monenlaisten resurssien, taitojen, hyödykkeiden, palveluiden ja omistusten jakamisen, vuokraamisen ja vaihtamisen ennennäkemättömällä mittakaavalla ja tehokkuudella myös toisilleen tuntemattomien ihmisten kesken. Jakamistalouteen pohjautuva toiminta ei kuitenkaan aina vaadi erityisen kehittynyttä teknologiaa. Tästä hyvänä esimerkkinä ovat Facebookin kirpputoriryhmät ja asuinalueiden omilla verkkosivuilla olevat ilmoitukset. (Lahti & Selosmaa 2013, 13 & 46-48.)

Ainutlaatuisen liikkeestä tekee myös sen urbaanius. Jakaminen on ollut helppoa ja yleistä maaseudun yhteisöissä, sillä ihmiset asuivat koko elämänsä samalla seudulla ja tunsivat toisensa. Maiden kaupungistuessa, niiden jakamiskulttuurikin muuttui. Perinteinen yhteisöllinen jakaminen väheni, kun ihmiset muuttivat pois maaseudulta kaupunkeihin. Tähän syyksi on usein sanottu olevan juuri edelläkin mainittu yksilöllisyyden ja eristäytyneisyyden kasvu. Lähiaikoina on kuitenkin tiedostettu ja opittu ymmärtämään, että kaupungissakin eletään joka tapauksessa jaetussa ympäristössä, joten miksi jakamisen ideaa ei voisi hyödyntää myös laajemmin ja tietoisemmin. Olosuhteet kaupungeissa ovat otolliset juuri tämän tyyppiselle talouden toiminnalle, sillä ensinnäkin aika on arvokasta erityisesti kaupungeissa ja välimatkat voivat olla pidempiä kuin pienemmissä maaseutuyhteisöissä. Teknologia, johon jakamistalous perustuu, taas mahdollistaa sen, että ajan ja paikan merkitys vähenee. Uusi viestintäteknologia on siis mahdollistanut tiiviimmän yhteydenpidon toisiimme, vaikka elämme ehkä fyysisesti kauempana toisistamme. (Lahti & Selosmaa 2013, 45 ja 49.)

Niin kuin edellä on jo esitetty, ylikorostunutta individualismia ja jakamiskulttuurin vähenemistä näkee suurimmaksi osaksi länsimaiden yhteiskunnissa. Mielenkiintoista kuitenkin on, että myös kehittyvissä ja kehitysmaissa, joiden yhteiskunnat eivät ole välttämättä yhtä yksilökeskeisiä ja joissa perinteinen jakaminen on osa kulttuuria, uudenlainen urbaani teknologiaan perustuva jakaminen on alkanut yleistyä niiden kaupungeissa erityisesti keskiluokkaisten kesken. Tämän kehityksen on mahdollistanut globalisaatio, jota ilman koko uudenlainen teknologiaan perustuva jakaminen ei olisi edes mahdollista. Jakamistalouden toiminnan ulkopuolelle jäävät kuitenkin usein kehitysmaiden ja kehittyvien maiden maaseudut, joissa yleinen kehityksen ja teknologiantaso ei ole vielä vaaditulla tasolla ja joissa elämä perustuu hyvin vahvasti vielä maanviljelyyn. Saman lailla kehittyneiden länsimaiden maaseutualueilla ja pienissä kaupungeissa jakamistalous ei välttämättä ole mahdollista, sillä toimiakseen jakamistalous tarvitsee muun muassa niin sanotun kriittisen massa, jota käsittelen myöhemmin enemmän (Botsman & Rogers 2010, 75-76).

2.1.1 Muutosvoimat

Lahti ja Selosmaa (2013) erittelevät kirjassaan viisi eri muutosvoimaa, jotka ovat vaikuttaneet jakamistalouden syntyyn ja sen kehittymiseen. Ensinnäkin sen taustalla ovat olleet tietynlaiset kulttuuriset muutokset. Esimerkiksi halusta omistaa materiaa, on siirrytty kohti niin sanottua jälkimaterialistista kulttuuria. Ronald Inglehartin koulukunnan mukaan yhteiskunnan ja sen ihmisten ollessa tarpeeksi pitkään materialistisesti vauraita, alkaa siirtymä kohti jälkimaterialistisia arvoja ja toimintatapoja. Näin myös voidaan sanoa, että omistamisen arvostus alkaa hiipua ja muovautua kohti

käyttömahdollisuuksien kulttuuria. Tätä kehityskulkua on edesauttanut maailman muuttuminen aineettomammaksi. Esimerkiksi musiikin kuunteluun tai elokuvien katsomiseen ei tarvita enää konkreettisia levyjä, niiden digitalisoinnin vuoksi. Omistamisesta onkin helpompi luopua, kun on vähemmän asioita mitä voi konkreettisesti omistaa. Nykyisin on myös keskusteltu uusiyhteisöllisyydestä, joka nähdään vastavoimana yhteiskuntiamme pitkään hallinneelle individualismille. Se voi tarkoittaa esimerkiksi tavaroiden jakamista ja sitä kautta sosiaalista kanssakäymistä lähiyhteisöissä. Sen voidaan nähdä kuitenkin myös tuottavan aivan uudenlaista yhteisöllisyyttä, josta sosiaalinen media ja sen jakamiskulttuuri ovat hyviä esimerkkejä. Uusiyhteisöllisyyden keskiössä onkin juuri asioiden jakaminen, jonka vuoksi se nähdään myös jakamistalouden taustalla olevana kulttuurisena muutosvoimana. (Lahti & Selosmaa 2013, 58-60.)

Toinen muutosvoima on teknologian ja muotoilun kehittyminen. Jakamisen ja kuluttajalta kuluttajalle tapahtuvan kaupankäynnin kustannukset ovat laskeneet teknologisen kehityksen myötä. Kustannusten madaltuminen on mahdollistanut uudenlaisten liiketoimien synnyn, ja kaupankäynnin tehokkuus, nopeus ja helppous ovat kehittyneet. Erityisesti internetin ja siihen liittyvien sovellusten uudenlaiset muodot ovat mahdollistaneet jakamistalouden kunnollisen toiminnan, jonka myötä jakamistalouden palveluiden käyttö on myös yleistynyt. (Lahti & Selosmaa 2013, 62-64.)

Yhtenä ehkä yleisimpänä muutosvoimana pidetään ekologisen kriisin uhkaa. Jakamistaloutta tullaan tarvitsemaan ja se tulee kasvamaan tulevaisuudessa vieläkin enemmän, kun uusiutumattomien luonnonvarojen niukkuus alkaa vaikuttaa yhteiskuntiimme vieläkin voimakkaammin. On jopa sanottu, että juuri tämän vuoksi jakamistaloudesta tulee yhtä merkittävä ilmiö kuin teollisesta vallankumouksesta. Jakamistalous mahdollistaa tavaroiden yhteiskäytön, jolloin yksityisomistajuus vähenee ja näin myös uusiutumattomien luonnonvarojen käyttö pienenee. Lisäksi jakamistalouden toiminta tehostaa kierrätystä ja uudelleenkäyttöä, jonka vuoksi se nähdäänkin osittaisena ratkaisuna planeettamme yhteen suurimpaan ympäristöongelmaan eli ongelmaan, joka syntyy jätteiden suuresta määrästä. (Lahti & Selosmaa 2013, 65.)

Talouskriiseillä ja sitä kautta taloudellisella epävarmuudella on ollut vaikutusta jakamistalouden kehitykseen ja sen yleistymiseen. Talouskriisien aikana, ihmisten toimeentulo usein heikkenee ja sosiaalisen turvaverkon tarve korostuu. Jakamistalous on mahdollistanut vaihtoehtoisten toimeentulon lähteiden hyödyntämisen, esimerkiksi omaisuuden jakamisen tai vuokraamisen. Huonoina aikoina jakamisesta voi siis tulla jopa elinehto, josta ansaita päivittäiseen elämiseen tarvittavat rahat. Toisaalta jakamistalous mahdollistaa myös useimmiten tavaroiden ja palveluiden

ostamisen, lainaamisen tai vaihtamisen edullisemmin. Talousahdingon myötä jakamisen idea on siis levittänyt tavallisten kuluttajien piiriin, auttamaan heitä selviytymään taloudellisesta epävarmuudesta. (Lahti & Selosmaa 2013, 66-68.)

Viimeiseksi, jakamistaloutta on edistänyt sen liiketoimintamahdollisuudet. Uudet yrittäjät ja erilaiset pääomasijoitusyhtiöt sekä yksityissijoittajat ovat havahtuneet niihin mahdollisuuksiin, joita jakamistalous voi tarjota. Jakamistalouden liiketoiminnan sanotaan kasvavan koko ajan - pelkästään Yhdysvalloissa jakamistalousmarkkinoiden on ennustettu nousevan yli 110 miljardiin dollariin. (Lahti & Selosmaa 2013, 69-70.)

2.1.2 Toiminnan edellytykset

Bostmanin ja Rogersin (2010, 75) mukaan jakamistalouden toiminnassa toistuu aina neljä eri peruseriaa, joita ilman jakamistalouden toiminta ei ole mahdollista. Kriittinen massa (critical mass) on yksi näistä keskeisistä tekijöistä. Termi kuvaa tässä yhteydessä pienintä mahdollisinta tarjolla olevien tavaroiden tai käyttäjien määrää, jolla jonkin palvelun tai järjestelmän on mahdollista toimia. Kriittinen massa on välttämätöntä yhteisöllisen kuluttamisen toimivuudelle, sillä ensinnäkin ihmiset tunnetusti tarvitsevat vallinnanvaraa. Lisäksi jakamiseen perustuva kuluttaminen joutuu myös kilpailemaan niin sanotun tavanomaisen kuluttamisen kanssa. Kriittinen massa siis takaa sen, että ihmiset pysyvät tyytyväisinä ja he voivat jakaa, ostaa, vuokrata tai vaihtaa asioita, joita haluavat tai tarvitsevat. (Bostman & Rogers 2010, 75-76.) Esimerkiksi Facebookin palvelujen tai tavaroiden tarjontaan keskittyneissä ryhmissä, kuten ryhmät joissa kimppakyytejä sovitaan, kriittisen massan, niin sanottu rajapiste on helppo ja nopea saavuttaa. Facebook-ryhmät ovat nimittäin helposti tavoitettavissa ja ne myös usein keskittyvät tiettyjen tavaroiden tai palveluiden tarjontaan. Bostmanin ja Rogersin (2010) mukaan spesifimpien asioiden tarjonta mahdollistavat tarpeiden tyydyttymisen, sillä kysyntä ja tarjonta kohtaavat. Ensikäyttäjät toimivat myös niin sanottuina sosiaalisina todisteina (social proof) siitä, että alusta tai palvelu toimii. Kriittinen massa siis madaltaa erinäisiä rajoitteita, joita kohdistuu uusiin käytäntöihin ja käytösmalleihin, sillä kopioimme helposti toistemme käytöstä ja tekoja. Sosiaalinen todistaminen onkin elintärkeä tekijä jakamistaloudessa, koska useimmat yhteisöllisen kuluttamisen muodot edellyttävät totuttujen tapojen muuttamista ja asioiden tekemistä eritavoin. (Bostman & Rogers 2010, 81-82.)

Jakamistalouden toiminnassa on keskeistä myös joutilaan tai alikäytetyn kapasiteetin voima. Esimerkiksi Yhdysvalloissa 80 prosenttia ihmisten omistamista tavaroista käytetään vähemmän kuin

kerran kuukaudessa. Tämä tarkoittaa siis sitä, että ihmiset omistavat paljon tavaraa, mutta niiden käyttöaste on todella matala. Jakamistaloudessa ja yhteisöllisessä kuluttamisessa hyödynnetään juuri tätä käyttämätöntä kapasiteettia, tarjoamalla yksilön omistamia tavaroita muiden ihmisten käyttöön. Joutilaan kapasiteetin voima liitetään usein tavaroihin, kuten autoihin, kodinkoneisiin ja vaatteisiin. On silti olemassa paljon immateriaalisia asioita, joita voi yhtä lailla jakaa ja tarjota toisten käyttöön. (Botsman & Rogers 2010, 86.) Aika ja erilaiset taidot ovat hyviä esimerkkejä tästä. Suomessakin toimivien aikapankkien tarkoituksena on vaihtaa palveluita aikaa vastaan. Stadin Aikapankissa yksi tovi, joka toimii alustan niin sanottuna valuuttana, vastaa yhtä työtuntia. Yhteisön jäsenet ansaitsevat toveja tarjoamalla esimerkiksi omaa osaamista muilla jäsenille. Näillä ansaituilla toveilla, jäsenet voivat ostaa muilta palveluita tai osaamista, joita henkilö tarvitsee. (Stadin Aikapankin ABC 2010.) Aikapankit ovat hyvä esimerkki siitä, kuinka jakamistalouden ei tarvitse perustua aina rahaan. Näin jakamistalouden hyödyntäminen tulee myös mahdolliseksi henkilöille, joilla ei ole ylimääräistä rahaa, vaan enemmänkin ylimääräistä aikaa tai erityisosaamista.

Botsman ja Rogers (2010) näkevät myös, että jakamistalouden edellytyksenä on uskominen yhteiseen (belief in the commons) eli yhteiskäyttöön ja yhteisomistajuuteen. Kuusikymmentäluvulta asti hyödykkeitä, resursseja ja palveluita on yksityistetty, sillä nähtiin, että kaikille julkisia ja yhteisiä asioita käytetään aina liian paljon ja vain oman edun tavoitteluun. Tämän katsottiin johtavan siihen, että kaikki yhteinen huononee tai menee pilalle. (Botsman & Rogers 2010, 88-89.) Elinor Ostromin vuonna 1990 kirjoittama teos *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action* väittää kuitenkin toista. Hänen mukaan ihmiset pystyvät itseohjautuvuuteen ja sen vuoksi myös huolehtimaan niistä resursseista ja asioista, joista he välittävät. Nämä seikat muun muassa poistavat Ostromin mukaan sen vaaran, että idea yhteisestä ja julkisesta nousisi itseään vastaan. Ostromin mukaan ihmiset osaavat myös herätellä vastavuoroista luottamusta ja sosiaalisia normeja, joilla taataan niukkojen resurssien oikeudenmukainen jakaminen. Ihminen kykenee laatimaan tehokkaita sääntöjä ja rankaisemaan vapaamatkustajia ja ilkivallantekijöitä. (ks. Bollier 2009) Yksi ja ilmeinen esimerkki tästä on internet, jossa resursseja usein jaetaan avoimesti. Lawrence Lessig, joka oivalsi, että internetin sisältö, kuten tieto, musiikki ja kuvat, tulee valjastaa yhteiseen käyttöön, lanseerasi uudenlaisen tekijänoikeuslisenssin. Englanninkieliseltä nimeltään Creative Commons. Se tarjoaa vapaat tekijänoikeudet, mutta se myös mahdollistaa sellaisen sisällön käytön rajoittamisen, johon sisällön luoja ei ole antanut suostumusta. Tämä ilmiö on luonut merkittävän verkossa tapahtuvan sosiaalisen kulttuurin, joka rohkaisee meitä toimimaan yhdessä ja jakamaan asioita. Tämän vuoksi myös usko yhteiseen nähdään yhtenä jakamistalouden edellytyksenä. Ilman uskoa

siihen, että jaetuista, julkisista ja yhteisistä asioista on hyötyä kaikille, jakamistalouden toiminta ei olisi mahdollista. (Botsman & Rogers 2010, 90-91.)

Neljäs, ja tutkimukseni kohteena oleva, jakamistalouden periaate on luottamus. Useimmat yhteisöllisen kuluttamisen muodot edellyttävät luottamusta ihmisiin, joita emme entuudestaan tunne. Luottamus toisiin on oleellista ja suurimmaksi osaksi välttämätöntä, sillä monet alustat ovat itsestään ohjautuvia järjestelmiä, joissa käyttäjät valvovat toisiaan. Käyttäjien pitää pystyä luottamaan siihen, että henkilö, jonka kanssa esimerkiksi tavaraa vaihdetaan, on rehellinen tavarankunnosta. Mahdolliset ristiriidat tai erimielisyydet ratkaistaan siis yhteisön kesken, ilman kolmatta osapuolta. Kaupankäyntiä tai vaihtoa eivät hallitse ylhäältä alas tulevat määräykset tai kontrolli. (Botsman & Rogers 2010, 91-92.) Botsman näkee luottamuksen jopa eräänlaisena jakamistalouden valuuttana (ks. Hawlitschek ym. 2016, 2).

2.2 Luottamus tutkimuskohteena

Luottamus tutkimusaiheena on ollut pinnalla jo useita vuosikymmeniä ja sitä on käsitelty monella tieteentalalla, kuten sosiologiassa, filosofiassa ja taloustieteessä. Siihen kytkeytyviä teorioita on esitelty monen tutkijan ja ajattelijan voimin eri aikakausina. (Ilmonen & Jokinen 2002, 9-16.) Luottamuksen käsite on kuitenkin melko vaikeasti lähestyttävä, sen monimuotoisuuden vuoksi. Sen määritelmä riippuu aikakaudesta sekä myös sen käyttötarkoituksesta. (Ilmonen & Jokinen 2002, 16 & 85-86.) Luottamuksella ei siis ole yhtä universaalisti hyväksyttyä määritelmää (Beldad, de Jong & Steehouder 2010, 858). Tämä usein unohtuu jopa valtakunnallisissa luottamusta mittaavissa tutkimuksissa. Näiden tutkimusten luottamuskysymykset nimittäin siirtyvät usein sellaisenaan tutkimuksesta toiseen, ilman, että niiden validiteettia tai luottamuksen määritelmää olisi pohdittu uudelleen. Kysymysten onkin sanottu olevan usein liian monitulkintaisia, jolloin tutkimustuloksetkin vaihtelevat sen mukaan, kuinka vastaajat itse määrittelevät luottamuksen. (Tilastokeskus, 2010.) Tämän vuoksi seuraavissa kappaleissa pyritään määrittelemään luottamus mahdollisimman hyvin ja selittämään, minkä tyyppistä luottamusta tässä tutkielmassa tarkastellaan ja mihin luottamus kohdistuu.

2.2.1 Luottamuksen käsite

Yksi vanhimmista luottamuksen määritelmistä käsittää luottamuksen uskona tai luottamuksena johonkin yliluonnolliseen voimaan, josta ihminen tuntee olevansa riippuvainen. Oxfordin englanninkielisen sanakirjan määritelmän mukaan luottamus (trust) on sitä, että ihminen luottaa (confidence in) tai turvautuu (reliance on) joihinkin toisen ihmisen tai asian piirteisiin tai ominaisuuksiin tai väitteiden totuudenmukaisuuteen. (Misztal 1996, 15-16.) Piotr Sztompka (1990) näkee luottamuksen taas eräänlaisena pelinä, jossa arvuuttelemmme, miten toinen ihminen käyttäytyy ja mitä tulevaisuudessa tapahtuu. Tässä yhteydessä luottamus ja luottavaisuus viittaavat siis tulevaisuuteen ja mahdollisuuteen ennustaa tulevaisuutta. Luottamus johtaa siihen, että tulevaisuudesta tulee meille ymmärrettävämpää ja ennustettavampaa. (ks. Ilmonen & Jokinen 2002, 14.)

Luottamuksesta tehdyt tutkimukset voidaan karkeasti jakaa neljään eri kategoriaan, sen mukaan millaisena luottamus nähdään. Luottamus voidaan ensinnäkin nähdä yksilön ominaispiirteenä. Tämä näkökulma on usein läsnä, kun tarkastellaan ihmisen psykologiaa. Sen avulla voidaan selittää, miksi ihminen luottaa ja miksi luottamuksen taso laskee tai nousee. Ihmisten välillä onkin suuria eroja siinä, miten ja kuinka paljon he haluavat tai ovat valmiita luottamaan. Tämän halun on esimerkiksi sanottu pohjautuvan ihmisten arvioon siitä, miten todennäköistä on, että myös toinen vastavuoroisesti luottaa. (Tyler & Kramer 1996, 10.) Mayerin, Davisin ja Schoormanin (1995, 715) mukaan taas ihmisten väliset erot luottamiseen taipuvaisuudessa, voivat riippua heidän kehityksellisistä kokemuksista, persoonatyypeistä ja kulttuurisista taustoista. Niklas Luhmann (1979, 27) esittää, että luottamus on vain asenne, joka ei vaadi ympäristöstä tulevia vaikutteita, kun se on kerran opittu ja sisäistetty. Tämän psykologisen näkökulman mukaan siis, toiset vain ovat luottavaisempia kuin toiset, johtuivat nämä ihmisten väliset erot sitten mistä vain (Mayer ym. 1995).

Sosiaalipsykologiassa ja sosiologiassa luottamus on taas tyypillisesti nähty esimerkiksi niin sanottuna ennakko-odotuksena (Beldad, de Jong & Steehouder 2010, 858). Esimerkiksi Kollerin (1988) mukaan luottamuksessa on kyse siitä, että ihmiset olettavat, että muut pystyvät ja haluavat käyttäytyä tavalla, joka on myönteinen toiselle osapuolelle. Oletamus on olemassa, vaikka toisilla on täysi vapaus käyttäytyä tavalla, jolla voi olla negatiivisia seurauksia niille jotka luottavat. (Koller 1988.) Tässä yhteydessä luottamus täytyy luoda, mutta sitä pitää myös ylläpitää molempien potentiaalisten vuorovaikutuskumppaneiden puolesta. Tämä prosessi edellyttääkin, että ihmisten tulee ”esittää” olevansa luottamuksen arvoisia yksilöitä tai heidän tulee yrittää antaa kuva, että heihin voi luottaa.

(Beldad, de Jong & Steehouder 2010, 859.) Mayerin ym. (1995) luonnehdinnan mukaan vuorovaikutuksen toista osapuolta pidetään luotettavana, kun hänestä tulee vaikutus, että hänellä on vaadittavat taidot ja kyvyt, sillä alalla josta puhutaan. Toiseksi, osapuolia pidetään luottamuksen arvoisina, kun heidän uskotaan tekevän hyvää luottavalle osapuolelle ja laittavan sivuun itsekeskeiset motiivit. Tämä täyttää hyväntahtoisuuden kriteerit. Ja kolmanneksi, kun osapuolet ymmärtävät pitää kiinni periaatteista, jotka luottava osapuoli pitää hyväksyttävinä tai tervetulleina, tätä Mayer ym. kutsuvat suoraselkäisyydeksi. (Mayer ym. 1995, 717-720.)

Luottamuksen voidaan sanoa olevan myös haavoittuvaisuuden hyväksymistä tai sille altistumista. Tähän näkemykseen liittyy vahvasti epävarmuudet ja riskienotto. (Beldad, de Jong & Steehouder 2010, 859.) Luhmann (1979) näkee luottamuksen keinona, jolla voidaan lieventää epävarmuuksia yhteiskunnissa, joita leimaavat eriytyminen ja kompleksisuus. Modernissa maailmassa epävarmuudet ovat lisääntyneet, sillä ihmiset joutuvat tekemään enemmän valintoja, jotka edellyttävät riskinottoa. Näitä riskinottoa vaativia tilanteita ovat muun muassa vuorovaikutustilanteet, joissa toimimme tuntemattomien ihmisten kanssa. Käytetyn auton ostaminen tuntemattomalta myyjältä on esimerkiksi tilanne, jossa ostajan on otettava riski. Jos ostaja ei luota myyjään, hän jättää auton ostamatta. Luottamus siis helpottaa valinnan tekemistä tilanteissa, joissa mikään vaihtoehto ei perustu täysin varmalle pohjalle. (Ilmonen & Jokinen 2002, 11.)

Sosiologisen perspektiivin mukaan luottamus pitäisi nähdä kollektiivisten yksiköiden, kuten ryhmien, yhteisöjen ja parien, tilana tai ominaisuutena, eikä niinkään yksittäisten yksilöiden. Tästä näkökulmasta katsoen, luottamus ei ole psykologinen tila, vaan kollektiivinen piirre, joka näkyy yksilöiden välisissä suhteissa. Tätä kutsutaan luottamukseksi, joka nähdään institutionaalisena ilmiönä. Sitä ei ole kuitenkaan syytä rajata koskemaan vain ihmisten välisiä suhteita, sillä se käsittää myös yksilön ja organisaation sekä organisaatioiden ja instituutioiden väliset suhteet. (Beldad, de Jong & Steehouder 2010, 859.)

Ihmisten väliseen vuorovaikutukseen ja sitä kautta luottamukseen liittyy vahvasti sosiaalinen vaihdanta ja sen teoria. Ihmisten välisen vuorovaikutuksen on nimittäin sanottu perustuvan aineellisten ja aineettomien hyödykkeiden vaihdantaa (Beldad, de Jong & Steehouder 2010, 859). George Homansin (1968), sosiaalisen vaihdon teorian kehittäjän, mukaan sosiaalisissa suhteissa ihminen pyrkii aina saamaan itselleen mahdollisimman paljon, mahdollisimman pienillä kustannuksilla. Ihminen siis laskee näitä kustannuksia, jotka muodostuvat omasta panostuksesta suhteeseen, mutta myös niistä menetetyistä asioista ja vaihtoehtoista, joista hän on joutunut

luopumaan keskittyessään tiettyyn sosiaaliseen suhteeseen. Konkreettisia kustannuksia ovat muun muassa aika ja raha. Ihminen vertaa näitä kustannuksia niihin hyötyihin, joita sosiaalinen suhde voi tarjota. Sosiaalisessa vaihdossa saatuja hyötyjä voivat olla esimerkiksi mielihyvä ja valta. (ks. Eränen, Harinen & Jokitalo 2008, 29-30.) Näitä hyötyjä ei ole kuitenkaan vaihdannassa hinnoiteltu tai määritetty tarkasti eli sosiaalisessa vaihdannassa ei ole tarkkoja ennalta määrättyjä velvoitteita tai sitoumuksia. Tämä seikka erottaa sosiaalisen vaihdannan taloudellisesta vaihdannasta. Taloudellisessa vaihdannassa viralliset sopimukset nimittäin määrittelevät tarkkaan sen määrän, joka kaupankäynnissä tulee vaihtaa. Yhteistä näille kummallekin kuitenkin on se, että molemmat edellyttävät luottamusta, mutta myös vaihtelevia määriä epävarmuuksia ja riskejä. Ilman näitä sosiaalisella ja taloudellisella vaihdannalla ei olisi tulevaisuutta eli jatkumoa. (Beldad, de Jong & Steehouder 2010, 859.)

Luottamuksen erilaisia määritelmiä ja tulkintoja on varmasti olemassa myös enemmän kuin nämä tässä mainitut, mutta erityisesti kaksi edellä mainittua näkökulmaa vastaa parhaiten sitä luottamusta, jota tässä tutkielmassa käsitellään. Ensinnäkin tutkielmassa tarkastellaan luottamusta, joka nähdään yksilön ominaispiirteenä tai taipumuksena. Tässä käsitellään nimittäin luottamisen syitä – miksi haastateltavat luottavat ja miksi eivät ja mitkä seikat näihin vaikuttavat. Toisin sanoen tutkielmassa tarkastellaan sitä, miksi luottamuksen taso välillä voi nousta ja välillä laskea. Tätä selittää taas ihmisen psykologia, eli tutkielmaan otetaan osittain mukaan psykologisen näkökulman luottamuksen määritelmän vuoksi. Toiseksi luottamus tutkielmassa nähdään epävarmuuksien ja riskien hyväksymisenä ja niille altistumisena. Nämä luottamuksen käsitteet nousevat tässä tekstissä enemmän esille, kun tutkimustuloksia käydään läpi sekä analysoidaan tuloksia.

2.2.2 Luottamuksen kohde

Luottamusta määritellessä on hyvä myös tarkentaa mihin luottamus voi kohdistua ja miten sen kohteet erotellaan. Luottamusta paljon tutkinut Niklas Luhmann (1979) jaottelee luottamuksen *luottamukseksi* ja *luottavaisuudeksi*. Hänen mukaan luottavaisuus kohdistuu asioihin, instituutioihin ja organisaatioihin ja luottamus taas ihmisiin. Anthony Giddens (1990) tekee samanlaisen käsitteellisen eron luottamuksen ja luottamisen välillä. Nämä voivat kuitenkin olla myös päällekkäisiä ja tarkan rajan veto voi olla välillä vaikeaa ja epämielekkästä. Luottavaisuuden nimittäin voidaan sanoa olevan yksi luottamuksen muoto, se on niin sanottua annettua luottamusta. Luottamus voidaankin siis myös erotella *annettuun* ja *ansaittuun* luottamukseen. (ks. Ilmonen & Jokinen 2002, 11-12, 86 & 90-91.) Ansaitussa luottamuksessa luottamus nimensä mukaisesti tulee annettuna eli uskottavuus ja

luottamus syntyvät siitä, että henkilö on tiettyssä asianmukaisessa ja säädellyssä roolissa tai asemassa, kuten lääkärin roolissa. Ansaistu luottamus syntyy taas vastaavasti sosiaalisen vuorovaikutuksen myötä – luottamus tulee ansaita itse aina uudelleen vuorovaikutus tilanteessa. Mutta näitäkään ei ole syytä erottaa toisistaan liian tiukasti. Annettu ja ansaistu luottamus on saman ilmiön eri puolia, niin kuin luottamus ja luottavaisuuskin. (Ilmonen & Jokinen 2002, 12, 89-90.)

Bierhoff ja Vornefeld (2004) ovat myös jaotelleet luottamuksen sen mukaan, mihin luottamus kohdistuu. Erona heidän jaottelussa on kuitenkin se, että he käsittelevät verkkovuorovaikutuksessa näkyvää luottamusta, eivätkä reaali maailman luottamusta. Bierhoff ja Vornefeld jakavat tämän luottamuksen kolmeen eri tasoon. Ensimmäinen näistä on luottamus tiettyyn henkilöön ja yksilöiden välinen luottamus (relational/specific trust). Toinen on yleinen luottamus (generalised trust) ja kolmas luottamus abstrakteihin järjestelmiin (trust in abstract systems). Kolmannen tason luottamus käsittää itse teknologiajärjestelmien luotettavuuden ja turvallisuuden. Yleinen luottamus (generalised) viittaa taas yksilön tai ryhmän oletukseen tai odotukseen siitä, että he voivat luottaa muiden ihmisten sanaan, lupaukseen tai suulliseen ja kirjoitettuun lausuntoon. Luottamus tiettyyn yksittäiseen henkilöön tai yksilöiden välinen luottamus eroaa yleisestä luottamuksesta, vaikka voisi helposti ajatella, että nämä tasot ovat yhteneväisiä. On pystytty todistamaan, että yleisen luottamuksen taso ja luottamuksen taso tiettyyn henkilöön eivät välttämättä korreloi ja voivat näin olla riippumattomia toisistaan. Hyvänä esimerkkinä tästä on luottamus asiantuntijoihin, joka on yleisen luottamuksen yksi oleellisimmista ulottuvuuksista. Tiettyyn verkon keskustelukumppaniin (specific) luottamisen tasolla ei näytä olevan mitään yhteyttä sen kanssa, miten ihminen luottaa asiantuntijoihin. (Bierhoff & Vornefeld 2004, 52.)

Luottamuksen kohde on hyvä rajata vain yhteen. Näin tätä ulottuvuutta pääsee käsittelemään syvällisemmin, eikä tutkimus laajene liikaa. Tutkielmassa keskitytäänkin käsittelemään luottamusta, joka on ensinnäkin ansaittua, sillä luottamus jakamistaloudessa syntyy sosiaalisen vuorovaikutuksen myötä, eikä jo valmiiksi ansaitun aseman tai roolin kautta. Toiseksi tarkastellaan luottamusta, jonka kohteena toimii toinen ihminen, eli tutkitaan ihmisten välistä luottamusta (relational/specific trust). Tämä ihmisten välinen luottamus voidaan Iisakan (2006) mukaan jakaa kuitenkin vielä yleistyneeseen ja erityiseen luottamukseen. Erityinen (particularized) luottamus kohdistuu entuudestaan tunnettuihin ja samanlaisiin ihmisiin. Yleistynyt (generalized) luottamus kohdistuu taas myös tuntemattomiin ihmisiin. (Iisakka 2006, 25.) Tämä tuntemattomiin ihmisiin kohdistuva luottamus on erityisesti esillä tässä tutkielmassa, sillä autokyytien jakaminen tapahtuu usein tuntemattomien yksilöiden kesken.

Tarve luottaa tuntemattomiin ihmisiin on Giddensin ja Birdsallin (2001) mukaan tullut vasta globalisaation myötä. Aikaisemmin elimme paikallisissa yhteisöissä, jolloin luottamuksen kohteena olivat useimmiten entuudestaan tunnetut henkilöt. Nykyisissä globaaleissa yhteiskunnissa ja yhteisöissä, elämiimme vaikuttavat jopa toisella puolella maapalloa asuvat tuntemattomat henkilöt. Meiltä vaaditaan siis luottamusta henkilöihin, jotka ovat meille täysin vieraita. (Giddens & Birdsall 2001, 680.) Mahdollisuus toimia ja olla vuorovaikutuksessa tuntemattomien ihmisten kanssa nähdään kuitenkin usein positiivisena kehityksenä, jonka teknologia ja sitä kautta virtuaalimaailma on mahdollistanut. Hyvänä esimerkkinä tästä on juuri tutkimani jakamistalous, jonka toiminta ei olisi mahdollista nykyisessä mittakaavassaan, ilman teknologian tuomaa mahdollisuutta toimia tuntemattomien ihmisten kanssa. (Lahti & Selosmaa 2013, 13.) Niin kuin aikaisemmin olen todennut, jakamistalouden yhtenä perusperiaatteena on kriittinen massa, jota ei olisi mahdollista saavuttaa, jos jakamistalouden hyödyntäjinä olisi vain toisilleen entuudestaan tunnetut henkilöt. (Botsman & Rogers 2010, 75-76.) Luottamukseen ja luottamiseen liittyy kuitenkin haasteita, kun kohde on tuntematon ja vuorovaikutus tapahtuu verkon välityksellä. Seuraavassa luvussa käsitellään näitä verkkovuorovaikutuksen haasteita ja esitetään millaisilla keinoilla ja mekanismeilla niitä on pyritty ratkomaan.

2.3 Luottamus jakamistaloudessa

Seuraavissa kappaleissa esitetään, millaisia haasteita luottamukseen liittyy. Lisäksi kappaleissa käsitellään, millaisten tekijöiden on nähty rakentavan tai lisäävän luottamusta tilanteissa, joissa emme tunne tai näe toista. Eli toisin sanoen tilanteissa, joissa meillä ei ole aikaisempia toistuvia kokemuksia toisen kanssa toimimisesta tai emme näe tarvittavia vihjeitä toisesta tai tilanteissa, joissa ei ole luotettavia välikäsiä tai kolmansia osapuolia. Niin kuin edellä on jo mainittu, nämä tilanteet usein syntyvät verkkovuorovaikutuksessa ja sitä kautta tällaiset tilanteet ovat myös läsnä jakamistalouden toimintaan liittyvissä vuorovaikutuksissa.

2.3.1 Luottamuksen haasteet verkkovuorovaikutuksessa

Simpsonin (2011, 29) mukaan niin sanotusta online- eli verkkoympäristöstä on tullut ympäristö, jossa iso osa elämästämme ja vuorovaikutuksestamme tapahtuu. Luottamuskysymyksissä ja -keskusteluissa ei näin ollen riitä enää reaali maailman luottamuksen ongelmien ratkominen. Sen rinnalle on tullut virtuaalisen luottamuksen kysymykset, joita tulee pohtia tulevaisuudessa yhä enemmän, kun verkkovuorovaikutus lisääntyy entisestään. Cook (2009, 3) esittää, että luottamuksen olosuhteet eroavat merkittävästi todellisen maailman ja virtuaalimaailman välillä. Luottamukseen

liittyvä käyttäytyminen eli luottaminen ja luottamuksen saavuttaminen ovat hänen mukaan verkkoympäristössä haastavampaa kuin todellisessa maailmassa.

Reaalimaailmassa meillä on apunamme tietynlaisia yleispäteviä todisteita tai vihjeitä, joilla tai joiden avulla arvioimme toisen luotettavuutta (Simpson 2011, 31). Philip Pettiten (2004, 118) mukaan näitä todisteita on kolmea erilaista. Ensimmäistä hän kutsuu ”kasvojen todisteeksi” (the evidence of face), joka pitää sisällään toisen ihmisen ilmeet, eleet, sanat ja ulkonäön eli toisin sanoen vihjeitä saadaan henkilön olemuksesta. Toisen näistä hän on nimennyt ”kehyksen tai raamin todisteeksi” (the evidence of frame) eli voimme arvioida toisen luotettavuutta sen perusteella, miten hän toimii muiden kanssa. Se juontuu joko henkilön omista huomioista tai kolmannen osapuolen todisteista. Simpson (2011, 31) kuitenkin huomauttaa, että tämä ei ole kovin hyvä tapa arvioida luotettavuutta, sillä varsinkin toisten näkemyksiin perustuva todiste voi olla harhaanjohtava. Kolmas Pettiten (2004) ”arkisto todiste” (the evidence of file) viittaa henkilökohtaisiin aikaisempiin kokemuksiin, jotka ovat kertyneet vuorovaikutustilanteiden aikana tästä kyseisestä yksittäisestä henkilöstä. Kyse on niin sanotusta rekisteristä tai kansioista, joita ylläpidetään useimmiten tiedostamatta. Simpson (2011, 31) näkee, että yleispäteväksi todisteeksi sopii myös niin kutsuttu kontekstin todiste (the evidence of context). Siinä tietty konteksti tai tilanne määrittää, miten arvioimme toisen luotettavuutta. Toisin sanoen, konteksti vaikuttaa siihen koemmeko toisen luotettavana vai epäluotettavana, eikä niinkään se kuka toinen henkilö on. (Simpson 2011, 31.)

Simpsonin (2011) mukaan verkkovuorovaikutuksessa, kaikkia näitä edellä esitettyjä vihjeitä ei ole kuitenkaan saatavilla tai luottamuksen arvioiminen niiden avulla on haastavaa. Poikkeuksena hänen mukaan on ”kehyksen todiste” (the evidence of frame). Verkossa mainejärjestelmät korvaavat reaalimaailmassa saatavat vihjeet siitä, miten toinen on toiminut muiden kanssa aikaisemmin. Tätä aihetta käsitelään enemmän, kun tarkastellaan verkkoluottamuksen syntymekanismia. Kolmen muun todisteen kohdalla muun esittäminen tai näytteleminen on helppoa ja oikeaksi tai aidoksi todistaminen taas vaikeaa. Ensinnäkin verkossa henkilön olemukseen liittyvät todisteet tai vihjeet vähenevät, sillä henkilöä ei näe oikeasti. Profiilikuva voi antaa jonkunlaisen todisteen toisen olemuksesta, mutta kuvan aitoudesta ei voi mennä takuuseen. Ihminen pystyy verkkoympäristössä esittämään helposti muuta kuin hän oikeasti on. (Simpson 2011, 32.) Cook (2009, 2-3) myös esittää, kuinka verkon välityksellä ihminen ei useimmiten näe toisen käytöstä tai kasvoja, jolloin esimerkiksi ilmeistä välittyvät tärkeät vihjeet jäävät näkemättä. Aikaisempien henkilökohtaisten kokemusten merkitys luotettavuuden arvioinnissa ei Simpsonin (2011, 32) mukaan välttämättä vähene verkkomaailmassa. Ei ole olemassa nimittäin mitään perusteellista syytä, miksi sama henkilö ei voisi

olla vuorovaikutuksessa toisen ihmisen kanssa toistuvasti. Internet on mahdollistanut sen, että pystymme olemaan vuorovaikutuksessa ihmisten kanssa, joihin yhteydenpito ennen verkkoa ei ollut mahdollista. Suuri osa verkkopuheesta ja -vuorovaikutuksesta tapahtuu kuitenkin ilman todellista toisten ihmisen tuntemista. Pulmana tässä siis on se, että tällaista tuntemista ja aikaisempia kokemuksia ei usein ole olemassa, jolloin niin kutsuttua rekisteriä ei pysty syntymään. (Simpson 2011, 32.) Cook (2009, 2-3.) on kiinnittänyt myös tähän huomiota. Hän korostaa sitä, kuinka toistuvat kohtaamiset saman ihmisen kanssa ovat harvinaisempia verkossa eli niin kutsuttu pitkän aikavälin kahdenkeskeinen suhde puuttuu.

Jakamistaloudessa kohdataan luonnollisesti myös näitä yllä mainittuja luottamuksen haasteita, sillä niin kuin on aikaisemmin jo todettu, jakamistalouteen liittyvät palvelut toimivat useimmiten digitaalisilla alustoilla, joissa verkkovuorovaikutus on välttämätöntä. Jakamistalouden palvelut saavat osakseen kuitenkin vielä yhden lisähaasteen. Sen toiminnassa tapahtuva vuorovaikutus liittyy usein fyysisiin esineisiin ja tiloihin, eikä vain verkon digitaaliseen sisältöön. Tämän vuoksi jakamistalouden toiminta edellyttää myös reaali maailman kasvokkaista vuorovaikutusta. Siinä siis yhdistyvät niin sanotut offline- ja online-vuorovaikutus ja sitä kautta se edellyttää luottamusta molemmissa ympäristöissä. Luottamus täytyy pystyä ylläpitämään, kun toinen tavataan kasvotusten. Jos tämä verkossa luotu luottamus murenee eli esimerkiksi toinen osoittautuikin toisenlaiseksi henkilöksi, kuin on verkossa antanut olettaa, niin luottamus täytyy luoda uudelleen. Pahimmassa tapauksessa luottamus menetetään täysin ja näin koko vuorovaikutus ja jakamiseen liittyvä toiminta voi päättyä. Luottamuksen on kuitenkin sanottu olevan myös itseään vahvistava prosessi. Jos toinen osoittautuu verkossa luodun luottamuksen arvoiseksi kasvokkaisessa vuorovaikutuksessa, luottamus vahvistuu entisestään henkilöiden välillä. Jakamistalouteen liittyvien palveluiden toiminnan sanotaankin olevan juuri tämän prosessin varassa. (Tamminen, Lampinen & Lehtinen 2014, 233-234.)

2.3.2 Luottamuksen syntymekanismit jakamistaloudessa

Luottamukseen liittyy paljon haasteita verkkoympäristössä, niin kuin edellä todettiin. Internetin nähdään kuitenkin tarjoavan uusia mahdollisuuksia ja innovatiivisia ratkaisuja luottamusongelmiin, joita reaali maailman vuorovaikutuksessa ei ole käytettävissä (Cook 2009, 3). Verkkoympäristö mahdollistaa omanlaisensa niin sanotut todisteet tai vihjeet, joilla voidaan arvioida, onko toinen luottamuksen arvoinen (Simpson 2011, 29). Maine-käsite ja sen mekanismit nostetaan usein esille tässä yhteydessä (Cook 2009; Simpson 2011; Botsman & Rogers 2010). Simpsonin (2011, 29)

mukaan verkon mainejärjestelmä ei ole ainoa todisteiden ryhmä, jota voidaan käyttää luottamuksen arvioinnissa, mutta se on keskeisin ja tärkeä ja sen takia juuri sitä on syytä tarkastella. Cook (2009, 2-3) myös korostaa sitä, kuinka tärkeä rooli maineella on ja kuinka sen voimaa juuri tämän takia käytetäänkin useimmissa verkkoympäristöissä ja –sovelluksissa, kuten e-Bayssa.

Simpsonin (2011, 32) mukaan, edellisessä luvussanikin esitetty, kehyksen todiste (evidence of frame) on ainut reaali maailman todisteiden ryhmä, jota voidaan hyödyntää myös verkkovuorovaikutuksessa. Reaali maailmassa voimme itse tehdä havaintoja tai voimme kuulla muilta, miten vuorovaikutuksen toinen osapuoli on toiminut tilanteissa aiemmin. Verkkomaailmassa tätä kutsutaan ja tämä korvaantuu maine- ja arvostelujärjestelmillä. Mainejärjestelmät tarjoavat vihjeitä toisen luonteesta tai henkilöhahmosta sekä mahdollisuuden päästä käsiksi moniin todisteisiin, siitä miten henkilö on käyttäytynyt menneisyydessä. Saamme siis todisteita toisen osapuolen luotettavuudesta, kun esimerkiksi luemme arvosteluita siitä, mitä muut ovat sanoneet henkilöstä. Totuudenmukainen arvio aikaisemmasta luotettavuudesta on erinomainen todiste henkilön taipumuksesta olla luotettava. Tämä taipumus taas on hyvä yleistettävä enne tulevaisuuden luotettavuudesta. Arvostelujen avulla voidaan siis ”ennustaa” toisen luotettavuutta tulevaisuudessa. Maine toimii verkkovuorovaikutuksessa molempien osapuolten hyväksi, niiden jotka pyrkivät luottamaan sekä niiden jotka pyytävät, että heihin luotetaan. Mainejärjestelmän ansiosta, ensin mainitut tulevat epätodennäköisemmin petetyiksi ja jälkimmäisiin todennäköisemmin luotetaan. Mainejärjestelmän mahdollisuus paljastaa epäluotettavat henkilöt, voi rohkaista ihmisiä olemaan enemmän luottamuksen arvoisia. Järjestelmän sanotaan olevan erityisen hyödyllinen silloin, kun henkilöt eivät ole tavanneet aikaisemmin ja kun he eivät todennäköisesti tapaa enää uudelleen. (Simpson 2011, 29 & 32-33.)

Verkon mainejärjestelmissä on eroja, mutta erot usein näkyvät vain yksityiskohdissa, sillä perusidea on sama kaikissa. Järjestelmä koostuu palautteesta, joita sen käyttäjät eli niin sanotut arvioijat, ovat jättäneet. Palaute voi koskea esimerkiksi palvelun laatua tai toisten käyttäjien käytöstä tai toimintatapoja. Useimmiten palvelussa on kaksi eri tapaa antaa arvio. Numeerisessa arvioinnissa annetaan jokin tietty numero sen perusteella, oliko käyttäjä tyytyväinen vai ei. Tämä ei kuitenkaan tuo esille sen tarkempia tietoja tai anna arvioijalle mahdollisuutta tuoda esille omia näkemyksiä, jonka vuoksi toisena arvion muotona usein on vapaa kommenttitila. Siinä arvioilla on mahdollisuus selittää, esimerkiksi mitkä asiat hän koki huonona ja mitkä hyvinä. (Simpson 2011, 29 & 32.)

Mainejärjestelmien meriitit ovat melko selviä, jos ne onnistuvat tarjoamaan totuudenmukaisia, helposti saavutettavia ja ymmärrettäviä arvioita henkilön luotettavuudesta. Aina nämä kriteerit eivät

kuitenkaan täyty, jolloin tulee pohtia ovatko nämä mainejärjestelmät itsessään luotettavia. (Simpson 2011, 33.) Monen mainejärjestelmiä käsitelleen tutkimuksen mukaan niihin liittyy paljon erilaisia ongelmia, jotka vähentävät mainejärjestelmien luotettavuutta (Simpson 2011; Cook 2009; Yoon & Lee 2017; Moser, Resnick & Schoenebeck 2017). Esimerkiksi Resnickin, Zeckhauserin, Friedmanin ja Kuwabaran (2000, 47) verkon mainejärjestelmiä tarkastelevan artikkelin mukaan mainejärjestelmät eivät ole aukottomia tai täydellisiä. Ensinnäkin arvioita ei välttämättä ole edes saatavilla eli ihmiset eivät välttämättä jaksakaan tehdä tai kirjoittaa palautteita. Lisäksi voi olla vaikea saada esille huonoa palautetta, sillä ihmiset voivat esimerkiksi pelätä negatiivista vastapalautetta. Verkossa voi olla myös vaikea tunnistaa tai taata rehellinen palaute. Nämä kolme liittyvät palautteen selville saamiseen. Toiset haasteet liittyvät palautteen jakamiseen ja levittämiseen. Verkossa käytetään usein nimimerkkiä, jonka voi vaihtaa tai palveluun voi rekisteröityä aina uudelleen. Näin edelliset negatiiviset palautteet poistuvat. Palautteet ja arviot ovat myös vain aina yhden palvelun tai sivuston eli ne eivät siirry palvelusta toiseen, jolloin käyttäjät eivät voi saada kokonaiskuvaa toisen käyttäytymisestä tai toimista. Mainejärjestelmään liittyy vielä lisäksi haasteita siinä, miten arviot ja palaute esitetään tai kootaan. Arviointiasteikot vaihtelevat palveluiden kesken ja usein käytetyt numeeristen arvioiden tarjoama tieto on melko puutteellista tai vähäistä. (Resnick ym. 2000, 47-48.) Hyvät arviot ja palautteet eivät siis aina takaa sitä, että toinen osapuoli olisi luotettava (Yoon & Lee 2017, 326). Näistä haasteista huolimatta, mainejärjestelmien nähdään kuitenkin toimivan suhteellisen hyvin (Resnick ym. 2000, 48). Lisäksi nämä ongelmat eivät ole ominaisia vain verkkoympäristössä, sillä samoja häikäilemättömiä strategioita voidaan käyttää myös reaali maailmassa. Ihmiset eivät myöskään useimmiten ajattele, että keneenkään ei voi luottaa, joten miksi verkossakaan tämä toteutuisi. (Simpson 2011, 33.)

3. Tutkimuksen toteuttaminen

Tässä luvussa käydään vaihevaiheelta läpi, kuinka tutkielma on toteutettu. Luvussa esitetään tutkimuskysymykset ja perustellaan niiden valintaa sekä esitellään aineisto ja tutkielmassa käytetyt menetelmät. Aineisto-kohdassa esitellään ensinnäkin, miten aineisto on kerätty ja miksi tutkielmassa on päädytty valittuun aineistonkeruumenetelmään. Lisäksi kuvaillaan aineiston kohderyhmää eli luodaan peruskuvauksen haastateltavista. Viimeiseksi käsitellään sitä, kuinka analyysi on toteutettu sekä pohditaan eettisiä kysymyksiä.

3.1 Tutkimuksen lähtökohdat ja tutkimuskysymykset

Tässä laadullisessa tutkimuksessa tarkastellaan toisilleen tuntemattomien ihmisten välistä luottamusta kimpapakyydeissä, teoriasidonnaisen sisällönanalyysin avulla. Tarkemmin sanottuna kiinnostuksen kohteena ovat Facebookin kimppakyyti-ryhmien käyttäjien kokemukset ja näkemykset luottamuksesta näissä jaetuissa autokyydeissä. Ensinnäkin tuli selvittää millaisen merkityksen kimppakyytien käyttäjät antavat luottamukselle. Botsmanin ja Rogersin (2010,91) mukaan luottamus on nimittäin yksi jakamistalouden perusperiaatteista, sillä jakamistaloudessa ihmiset toimivat usein ihmisten kanssa, joita he eivät entuudestaan tunne. Lisäksi jakamistaloudessa käyttäjät valvovat usein toisiaan, jolloin esimerkiksi erimielisyydet ratkaistaan ilman kolmatta osapuolta ja ihmiset myös usein itse arvioivat voiko toiseen henkilöön luottaa. Nämä aspektit korostuvat jaetuissa autokyydeissä ja erityisesti Facebookin kautta sovituissa kimppakyydeissä. Ymmärtääkseen luottamuksen roolin merkitystä, tuli myös selvittää, miten haastateltavat määrittelevät luottamuksen – mitä se tarkoittaa heille. Luottamuksen määritelmien esiintuominen on tärkeää myös siksi, että luottamus on erittäin monitahoinen termi. Lisäksi tutkielmassa tarkastellaan, millaiset ja mitkä tekijät, kimppakyytien käyttäjien mukaan, mahdollisesti vahvistavat ihmisten luottamusta ja mitkä tekijät heikentävät sitä eli synnyttävät epäluottamusta. Luottamuksen syntymekanismien selvittämisen ja ymmärtämisen avulla voidaan ehkä edistää ihmisten välistä luottamusta kimppakyydeissä ja ehkä myös muissa uudenlaisissa liikkumisen muodoissa.

Tutkimuskysymyksinä toimivat siis seuraavat

1. Mikä merkitys luottamuksella on kimppakyytitoiminnassa?
2. Mitä luottamus tarkoittaa kimppakyytien käyttäjille ja miten he arvioivat luotettavuutta?
3. Miten ihmisten välistä luottamusta voidaan vahvistaa kimppakyydeissä, mitkä tekijät vahvistavat sitä ja mitkä heikentävät?

3.2 Aineisto

Tutkielman aineisto on kerätty haastatteleamalla kuutta Facebookissa sovittujen kimppakyytien käyttäjää. Haastattelumenetelmä sopii parhaiten tähän aiheeseen, sillä tarkoituksena on tarkastella henkilöiden kokemuksia ja selvittää heidän mielteitä siitä, millaiset asiat vahvistavat luottamusta ja mitkä heikentävät sitä, sekä miten tärkeänä he pitävät luottamusta autokyytien jakamisessa. Tuomin ja Sarajärven (2004, 74) mukaan haastattelua käytetään juuri tilanteissa, joissa halutaan saada selville, mitä ihminen ajattelee tai miksi hän toimii niin kuin toimii. Haastatteluun sisältyy myös monia hyviä elementtejä ja mahdollisuuksia, jotka puuttuvat esimerkiksi kyselymenetelmästä. Haastattelut ovat luonteeltaan joustavia – kysymyksiä pystytään toistamaan ja selventämään sekä mahdollisia väärinymmärryksiä oikaisemaan. (Tuomi & Sarajärvi 2004, 75.) Tutkielman aiheen kannalta nämä ovat tärkeitä seikkoja, sillä luottamus on abstrakti ja monitulkintainen käsite. Haastattelun kuluessa pyrittiinkin tarkentamaan aina tarpeen vaatiessa, oliko kyse luottamuksesta yksittäiseen tuntemattomaan ihmiseen vai luottamuksesta, joka kohdistuu koko asiaan eli ”kimppakyyti-ideologiaan”.

Kyselyissä ihmiset eivät jaksaa vastata avoimiin kysymyksiin kovinkaan syvällisesti. Pahimmassa tapauksessa vastaukset olisivat voineet olla yksittäisiä sanoja, jolloin analysointi olisi jäänyt myös kovin kapeaksi ja pinnalliseksi. Tuomi ja Sarajärvi (2004, 76) myös esittävät tämän kyselyissä usein esiin tulevan niukkuuden haasteen ja korostavat haastattelun etua tässä suhteessa. Heidän mukaan haastatteluun voidaan nimittäin usein valita henkilöitä, joilla on paljon tietoa ja kokemusta tutkimuksen aiheesta ja ilmiöstä. Haastatteluun osallistuneet henkilöt olivat käyttäneet kimppakyytejä useaan kertaan ja monen erilaisen tavan avulla, joko tarjoten kyytiä tai ottamalla sen vastaan. Voisi siis sanoa, että heillä oli hyvä käsitys autokyytien jakamisen ilmiöstä sekä siitä, miten ne toimivat.

Aineistonkeruumenetelmän valikoitumisen jälkeen, tuli tarpeelliseksi pohtia, keitä haluttaisiin haastatella ja ylipäättänsä keitä olisi mahdollisuus saada haastateltaviksi. Facebookissa oli ilmoitus Espoon kaupungin, teknologian tutkimuskeskus VTT:n ja Blox Carin yhteistyössä toteuttamasta ”Peput penkkiin” kimppakyyti-kokeilusta. Yhtä kokeilun taustalla olevaa henkilöä kontaktoitiin, joka välitti viestin kokeilun kehittämispäällikölle. Mahdollisuudeksi tuli osallistua tulevaan työpajaan ja kerätä mahdolliset haastateltavat sitä kautta. Valitettavasti työpajaan osallistui vain kaksi kokeilun käyttäjää, jonka vuoksi jouduttiin luopumaan ideasta hankkia haastateltavat kokeilun kautta. Haastateltavat päädyttiin rekrytoimaan Facebookin Kimppakyyti-nimisestä ryhmästä. Ensimmäisenä tuli kirjoittaa yksityisviesti ryhmän ylläpitäjälle ja pyytää lupa tehdä kysely ryhmän seinälle. Lupa

saatiin tähän ja ylläpitäjä lupasi myös kiinnittää viestin seinälle. Ilmoitukseen kirjoitettiin haettavan haastateltavia, jotka ovat tarjonneet kyytiä tai ottaneet sen vastaan vähintään kerran Facebookin kimppakyyti-ryhmien kautta. Lisäksi ilmoituksessa kerrottiin, että tarkoituksena on tarkastella toisilleen tuntemattomien yksittäisten ihmisten välistä luottamusta jakamistaloudessa, kokemusten avulla.

Yhteydenottoja tuli paljon ryhmän käyttäjiltä, joissa he kertoivat omia kokemuksiaan ja sen, kuinka paljon ovat kimppakyytejä käyttäneet. Haastateltaviksi valikoituivat ne kuusi henkilöä, jotka olivat ensimmäisinä ilmaisseet kiinnostuksensa haastateltavana olemista kohtaan. Haastateltavia ei siis valittu minkään tietyn ominaisuuden perusteella. Ainut kriteeri oli, että haastateltava olisi edes kerran sopinut kyydin Facebookin kimppakyyti-ryhmien kautta. Ryhmä sai olla myös muukin kuin ryhmä, johon itse laitoin ilmoituksen. Kuudelle henkilölle lähetettiin yksityisviesti Facebookissa, jossa kerrottiin lisää haastattelusta ja sen kulusta. Lisäksi sovittiin siitä, miten ja milloin haastattelut toteutetaan ja heille lähetettiin haastatteluissa käytettävä haastatteluteemarunko (Liite 1). Haastatteluista kolme tehtiin kasvotusten ja kolme puhelimen välityksellä. Osa toteutettiin puhelinhaastatteluina käytännönsyistä – kolme henkilöä asui muualla kuin pääkaupunkiseudulla. Kaikki haastattelut nauhoitettiin, jotta pystyttiin keskittymään henkilöiden vastauksiin ja sitä kautta kysymään tarkentavia kysymyksiä. Nauhoitukseen kysyttiin lupa kaikilta haastateltavilta haastattelun alussa. Puhelinhaastattelut nauhoitettiin siihen tarkoitetulla nauhoitussovelluksella ja kasvotusten tehdyt haastattelut äänitettiin puhelimen ääninauhurilla. Haastattelut kestivät 55 minuutista puoleentoista tuntiin.

3.2.1 Kokeneet kimppakyytien käyttäjät

Facebookin ryhmät valittiin aineistonkeruun paikaksi, sillä Facebookissa toimivat ryhmät eroavat muista niin sanotuista perinteisistä jakamistalouteen liitetyistä digitaalisista alustoista. Yksittäisten ihmisten perustamissa ja ylläpitämissä Facebook-ryhmissä tapahtuva yhteisöllinen kuluttaminen ei perustu liikevaihtoon tai -voittoon. Facebook itsessään tai ryhmän perustaja tai ylläpitäjä eivät saa rahaa siitä, että ihmiset ostavat, tarjoavat tai vaihtavat palveluita tai tavaroita keskenään. Näiden ryhmien toiminta edistää myös juuri niitä asioita, jotka ovat jakamistalouden ja yhteisöllisen kuluttamisen ytimessä. Toiminta edistää ympäristöystävällistä kuluttamista sekä ne luovat ihmisille tärkeitä yhteisöjä. Vaikkeivat käyttäjät itse tavoittelisi näitä asioita, syntyvät ne usein silti sivutuotteina. Tässä ei ole tarkoitus väittää, etteivätkö muutkin jakamistalouden digitaaliset alustat edistäisi ja vahvistaisi ekologisuutta ja yhteisöllisyyttä. Näiden taustalla oleva liiketoiminnan

tavoittelu voi kuitenkin monimutkaistaa tavoitteita ja joissakin tapauksissa se voi viedä fokuksen pois näistä kahdesta tärkeästä ulottuvuudesta. Toinen merkittävä syy valinnalle oli Facebookin käyttäjien suuri määrä. Viime vuoden elokuussa julkaistun Talouselämä-lehden nettiuutisen (2018) mukaan Suomessa on noin 2,9 miljoonaa Facebook-käyttäjää. Facebookin käytön voidaan sanoa olevan jo osa ihmisten arkielämää ja iso osa ihmisten välistä vuorovaikutusta. Facebook myös kokoaa erilaisia ja eripuolelta maailmaa olevia ihmisiä yhteen eli sen voidaan sanoa olevan melko heterogeeninen yhteisö. Käyttäjien heterogeenisyys perustuu edellä mainittuun käyttäjien suureen määrään, teknologiaan ja siihen, että Facebookiin liittyminen on ilmaista ja tehty helpoksi.

Facebook kuitenkin myös linkittää yhteen ihmisiä, joilla on yhdistäviä tekijöitä keskenään. Kimppakyyti-ryhmissä tämä yhdistävä tekijä on tarve jaettuun autokyytiin. Facebookin käytön yleisyys ja helpoksi tehty ihmisten tavoitettavuus olivat aineistonkeruun kannalta tärkeitä asioita. Tällä tavalla pystyttiin tavoittamaan monta ihmistä samaan aikaan ja ottamaan helposti yhteyttä kimppakyyti-ryhmässä olleisiin ihmisiin. Kimppakyyti-ryhmä valikoitui sen vuoksi, että se kattaa koko Suomen ja sillä on kimppakyyti-ryhmistä selvästi eniten käyttäjiä – yli 50 000.

Haastateltavina oli kaksi miestä ja neljä naista. Tämä on kuitenkin vain oletus, sillä henkilöiden sukupuolta ei kysytty suoraan haastattelutilanteessa. Ikää ei myöskään suoraan kysytty, koska sillä ei ole näin pienessä otannassa merkitystä. Haastatteluiden aikana kuitenkin osa nosti esille suoraan oman ikänsä tai ilmaisi asian kutsumalla itseään esimerkiksi mummocksi tai vertaamalla itseään nuorempiin ihmisiin. Tästä pystyi päättelemään, että haastateltavina oli nuoria aikuisia, lähes keski-ikäisiä ja keski-ikä ohittaneita henkilöitä. Haastateltavat muodostivat keskenään siis melko heterogeenisen ryhmän, ottaen huomioon, että henkilöt myös asuivat eri puolella Suomea, niin maaseudulla kuin kaupungeissa. Toteutuneiden kimppakyytien määrät, säännöllisyys ja roolit kimppakyydeissä vaihtelivat haastateltavien kesken. Ensinnäkin on hyvä mainita, että haastattelun alussa keskusteltiin kaiken tyyppisistä kimppakyydeistä, ei pelkästään Facebook-ryhmien kautta sovituista kyydeistä. Haastateltavat olivat jakaneet autokyytejä kavereiden, kavereiden vanhempien, työkavereiden, harrastus- ja urheilujoukkueiden jäsenten sekä tuntemattomien ihmisten kesken. Tuntemattomien ihmisten kesken toteutuneet kimppakyydit oli sovittu niin ulkomaisten sovellusten, kuin kotimaisten kimppakyyti-sivustojen kautta sekä kimppakyytejä oli tehty myös liftauksen avulla. Muiden kuin Facebookin kimppakyyti-ryhmien kautta sovittujen kyytien määrät ja säännöllisyys vaihtelivat viikoittaisesta harrastustoimintaan ja kotipaikkakunnalle kulkemisesta, harvempaan ja epäsäännölliseen ulkomaanmatkoilla ja kotimaassa kulkemiseen, liftauksen tai sovelluksen avulla. Myös roolit kimppakyydeissä vaihtelivat yksittäisen henkilönkin kohdalla riippuen siitä, mitä kautta

kyyti oli sovittu ja millaista matkaa tehty. Haastateltavat olivat hyödyntäneet kimppakyytejä kaupunkien ja kuntien sisäisissä matkoissa sekä eri kaupunkien ja jopa maiden välisillä reiteillä. Facebook-ryhmien kautta sovittujen kyytien määrät taas vaihtelivat neljästä kerrasta neljäänkymmeneen kertaan haastateltavien kesken. Kaksi haastateltavista oli tarjonnut kyytejä vain muille ja kolme henkilöä olivat tarjonneet kyytiä, mutta he olivat olleet myös kyydin vastaanottajia. Yksi haastateltavista oli ollut ainoastaan muiden ihmisten kyydissä eli kyydin vastaanottajana. Toteutuneet kyydit olivat olleet pääasiassa pitkiä, eri paikkakuntien välisiä matkoja. Haastateltavien mukaan kaupunkien, erityisesti pääkaupunkiseudun, julkinen liikenne on tarpeeksi kattava, jonka vuoksi autokyytejä ei ole tarvinnut jakaa kaupunkien sisäisissä matkoissa. Kaikkia haastateltavia yhdisti se, että ryhmissä sovittujen kyytien toinen osa puoli oli aina ollut täysin tuntematon tai lähes tuntematon henkilö haastateltavalle. Lähes tuntematon henkilö tarkoittaa tässä sitä, että haastateltavalla ja toisella osapuolella oli ollut esimerkiksi samoja Facebook-kavereita tai tuttuja tai he olivat jakaneet autokyydin jo aikaisemmin yhdessä. Kyydeistä kuitenkin vain muutama oli tapahtunut näiden lähes tuntemattomien henkilöiden kanssa.

3.2.2 Teemahaastattelu subjektiivisten näkemysten esiintuojana

Tutkielmassa tutkimushaastattelun laji on valittu sen strukturointiasteen perusteella. Kyse on siis siitä, miten tarkkaan kysymykset on mietitty tai muotoiltu etukäteen ja miten paljon haastatteli ohjaa haastattelutilannetta. Karkeasti määritellen, haastattelut voidaan jakaa kahteen luokkaan, strukturoituun standardoituun lomakehaastatteluun ja muihin haastatteluihin. Nämä muut haastattelulajit voidaan pääpiireittäin taas jakaa puolistrukturoituihin ja strukturoimattomiin. (Hirsjärvi & Hurme 2000, 43-44.) Puolistrukturoidun tyyli sopii kaikista parhaiten tähän tutkielmaan. Tarkemmin sanottuna, puolistrukturoidusta haastatteluista, teemahaastattelu on mielekkäin, sillä tarkoituksena on tuoda esille ihmisten kokemuksia ja henkilökohtaisia näkemyksiä aiheesta. Hirsjärven ja Hurmeen (2000, 47) mukaan teemahaastattelu soveltuu hyvin muun muassa tilanteisiin, joissa haastatteli itse on jo tarkastellut ja selvittänyt aiheen keskeisiä kysymyksiä, käsitteitä ja koko kokonaisuutta. Se sopii myös tilanteisiin, joissa haastateltavat ovat kokeneet jonkin tietyn tilanteen, josta heillä on subjektiivisia näkemyksiä.

Teemahaastattelun määritelmä kuitenkin vaihtelee sen mukaan, kuka sen määrittelee. Yhteistä määritelmissä on se, että teemahaastattelun jotkin osat ja kohdat ovat ennalta päätetty ja lyöty lukkoon, mutta ei kaikki (Hirsjärvi & Hurme 2000, 47). Tutkielmassan teemahaastattelu on muoto, jossa haastattelua ohjaa ennalta valitut samat teemat, jotka on tarkoitus käydä läpi kaikkien

haastateltavien kanssa. Teemojen järjestys voi vaihdella sen mukaan, miten haastateltava vastaa kysymyksiin. Tarkkoja haastattelukysymyksiä ei siis laadita ennalta, vaan ne muotoutuvat sen mukaan mihin suuntaan haastattelu kehittyy. Hirsjärven ja Hurmeen (2000, 48) mukaan tällainen tyyli tuo hyvin haastateltavan äänen kuuluviin. He esittävät, että teemahaastattelu myös korostaa ihmisten omia tulkintoja ja merkitystenantoja, jotka syntyvät juuri haastateltavan ja haastattelijan vuorovaikutuksesta.

Haastattelun teemarunko koostui kolmesta eri osasta. A-osa käsitteli kaikenlaisia ja kaikkialla sovittuja kimppakyytejä ja autokyytien jakamista. A-osa koostui kolmesta eri teemasta; Taustatiedot, motiivit ja yleiset kokemukset ja niiden vaikutukset uudelleen käyttöön. B-osa taas käsitteli vain Facebookin kimppakyyti-ryhmien kautta sovittuja kyytejä. Osa koostui kuudesta eri teemasta; taustatiedot, motiivit, kokemukset ryhmistä ja niiden käyttäjistä, luottamus kimppakyyti-ryhmiä kohtaan, kokemukset toteutuneista kimppakyydeistä, verkkoluottamus ja reaaliaikaisen luottamus. C-osa piti sisällään vain kaksi eri teemaa, joissa käsiteltiin yleiseen luottamukseen ja kimppakyyti-ideologian jatkuvuuteen ja yleistymiseen liittyviä kysymyksiä. Teemat valittiin osittain sen mukaan, minkälaisia asioita ja aiheita jakamistaloutta ja luottamusta käsittelevässä aiemmassa kirjallisuudessa on nostettu esille. Loput teemoista muotoutuivat tutkimuskysymysten perusteella. (Liite 1)

3.3 Analyysin toteutustapa ja kulku

Kaikkien haastatteluiden jälkeen haastattelut litteroitiin haastattelu kerrallaan sanasta sanaan. Tässä kohtaa ei koettu tarpeelliseksi litteroida äännähdyksiä, kuten naurahduksia tai merkitä taukoja, sillä tarkoituksena oli tarkastella haastatteluiden sisältöä ja sisällöstä tulevia merkityksiä, eikä näiden merkitysten tuottamista. Litteroidessa tuli kiinnittää huomiota toistuviin näkemyksiin ja teemoihin. Voisi siis sanoa, että jo litteroinnin aikana tehtiin tietynlaista päänsisäistä analysointia.

Tutkielman analyysi on toteutettu teoriasidonnaista analyysitapaa käyttäen. Siinä aikaisempi tieto vaikuttaa analyysiin ja se voi toimia apuna. Aikaisemman tiedon merkitys ei ole kuitenkaan niin suuri kuin teorialähtöisessä analyysissä, jossa usein testataan jo olemassa olevaa teoriaa tai mallia (Tuomi & Sarajarvi 2004, 98-99) Tutkielmassa tämä näkyy esimerkiksi siinä, että haastatteluteemat valittiin osittain sen perusteella, millaisia asioita jakamistaloutta ja luottamusta käsittelevissä teoksissa on käsitelty. Ja nämä teemat ovat taas luonnollisesti vaikuttaneet analyysissä esiin tulleisiin teemoihin ja luokkiin. Analyysin teemoihin ovat kuitenkin myös vaikuttaneet haastateltavien itsensä esiin tuomat näkökulmat, joita kirjallisuudessa ei ole esitetty. Kyseistä analyysitavan valintaa puoltaa myös

se, että tutkielman taustalla ei ole vain yksi teoria. Eskola (2001a, 137) nimittäin esittää, että usein teoriasidonnainen tapa sopii sellaiseen tutkimukseen, jossa teoriaosuus koostuu monesta eri aiheeseen liittyvästä teoriasta ja käsitteistä sekä aikaisemmista tutkimustuloksista. Teoriasidonnaisen analyysin tarkoituksena on siis hyödyntää uusia ajatussuuntia, mutta myös antaa olemassa olevan tiedon ja teorian ohjata analyysia (Tuomi & Sarajärvi 2004, 98). Analyysimenetelmänä on käytetty sisällönanalyysia, sillä analyysiluvuissa pyritään kuvaamaan haastatteluiden sisältöä sanallisesti, niin kuin Tuomi ja Sarajärvi (2004, 107) menetelmän määrittelevät. Sisällönanalyysissä käsitellään siis jo valmiiksi tekstimuodossa olevia tai tekstimuotoon muutettua aineistoa, kuten tässä tutkielmassa haastatteluja. Tällä analyysitavalla aineistoa eritellään, luokitellaan ja pyritään etsimään eroja ja yhtäläisyyksiä sekä kuvailemaan tekstin sisältöä tiivistetysti. Sisällönanalyysissä on myös tarkoitus liittää oma aineisto ja siinä esiin tulleet aiheet ja näkökulmat osaksi laajempaa aiheesta käytyä keskustelua ja aiempia tutkimuksia sekä mahdollisesti vertailla saatuja tuloksia. (Tuomi & Sarajärvi 2004, 105.)

Analysointi aloitettiin lukemalla litteroidut tekstit kahteen kertaan, sillä litteroidessa saatiin jo melko hyvän kuvan tekstien sisällöstä. Ensimmäisellä kerralla vain silmäiltiin tekstejä. Seuraavalla lukukerralla tehtiin yleisiä muistiinpanoja teksteistä. Tarkoituksena oli siis merkitä ylös esimerkiksi toistuvia aihepiirejä, kuten toimivuuden ja profiilien merkitys, ekologisuuteen pyrkiminen ja positiiviset kokemukset. Näiden lukukertojen jälkeen eriteltiin tekstiä karkeasti, pohtien isoja ylätasojen teemoja ja kategorioita. Isoiksi yläteemoiksi valikoituivat seuraavat neljä teemaa; *merkittävät edellytykset, kokemukset, motiivit ja luottamus* (kts. taulukot 1-7). Yläteemojen valintaan ja niiden syntyyn vaikutti luonnollisesti se, mitkä teemat oli aiemmin valittu haastattelu-teemoiksi ja millaisia kysymyksiä haastateltaville esitettiin. Näistä valinnoista on mainittu edellisessä kappaleessa. Teemat määrittyivät kuitenkin myös sen mukaan, minkälaisia asioita haastateltavat itse nostivat esille.

Ensinnäkin haastatteluista nousi esille se, millaisia ja mitä edellytyksiä haastateltavat pitävät tärkeinä ja merkittävinä kimpakyytien käytössä. Heiltä kysyttiin suoraan millaisia asioita he pitävät tärkeinä ja merkittävinä kimpakyydeissä. Näitä tärkeitä edellytyksiä nousi kuitenkin myös heidän omista puheistaan, keskustellessa esimerkiksi heidän henkilökohtaisista kokemuksistaan tai syistä, joiden vuoksi he eivät enää mahdollisesti hyödyntäisi jaettuja autokyytejä. *Merkittävät edellytykset* on jaettu kuitenkin vielä *kahteen alempaan teemaan*. Nämä teemat määrittyivät sen mukaan, puhuttiinko asioista, jotka ovat merkittäviä haastateltavalle itselleen ja tätä kautta vaikuttavat henkilökohtaiseen kimpakyytien käyttöön vai oliko kyse asioista, jotka ovat tärkeitä kimpakyytien toimivuuden ja

koko ideologian jatkuvuuden kannalta. *Kokemukset* kuvaavat haastateltavien kokemia kimppakyyti-kokemuksia ja ne on eroteltu *positiivisiin, neutraaleihin ja negatiivisiin* kokemuksiin. *Motiivit* kuvastavat taas niitä syitä ja intressejä, joiden vuoksi haastateltavat käyttävät kimppakyytejä. *Luottamus*, joka toimii tutkimuksen tärkeimpänä näkökulmana ja jolle annetaan analyysissäkin isoin rooli, on luonnollisesti myös yksi yläteemoista. Luottamus jaetaan tässä kolmeen eri alempaan teemaan; *online-luottamus, offline-luottamus ja turvallisuuden tunne* sekä *yleinen luottamus ja luottamus kimppakyytitoimintaa kohtaan*.

Ylä- ja alateemojen määrittelyn jälkeen, kunkin yläteeman nimi kirjoitettiin Excel-taulukkoon riveittäin. Näiden teemojen alle merkittiin valitut alateemat. Seuraavaksi aineistosta kerättiin alateemoja kuvaavia suoria tekstinpätkiä ja merkittiin ne värikoodeilla. Sininen tarkoitti motiiveja, punainen kokemuksia, vihreä merkittäviä edellytyksiä ja ruskea luottamusta. Värikoodauksen jälkeen, koottiin kaikki samalla värillä olevat tekstiosuudet yhteen Word-tiedostoon. Tämän jälkeen luettiin kunkin värin Word-tiedosto ja etsittiin sieltä toistuvia sanoja, ilmauksia ja aihepiirejä. Kaikki samaa aihetta käsittelevät tekstinosat kopioitiin ja liitettiin ne Excel-taulukkoon omiin soluihinsa sarakkeittain. Näin sarakkeista muodostui taas uudet alateemat, jotka nimettiin sen mukaan, mitä aihetta kussakin sarakkeessa käsiteltiin tai mitä asiaa niissä pyrittiin selittämään.

Henkilökohtaisesti merkittävät edellytykset kimppakyytien käytön kannalta on jaettu kuuteen eri alateemaan. Ne ovat helppous/toimivuus, turvallisuus/vastuullisuus, ihmisten käyttäytyminen ja olemus/auton kunto, luottamus, tunnistettavuus/varmenteet/arvostelut/ilmoitukset ja asiallisuus (Taulukko 1). *Kimppakyytien toimivuuden ja koko ideologian jatkuvuuden kannalta merkittävät edellytykset* on eritelty seuraaviin seitsemään alateemaan; *tarve/taloudellinen kannattavuus, luottamus, turvallisuuden tunne, toimivuus/helppous/yhteiset pelisäännöt, asenne, media/päättäjät ja kokemukset/tarinat* (Taulukko 2). *Kokemukset* on jaettu jo edellä mainittuihin teemoihin eli negatiiviset, neutraalit ja positiiviset (Taulukko 3). *Motiivit* on saanut alateemoikseen seuraavat viisi; *käytännön syyt, taloudelliset intressit, ekologisuus/muut ideologiset syyt, sosiaaliset syyt/yhteisöllisyyden tunne sekä tunneperäiset ja kokemukselliset syyt* (Taulukko 4). Toisilleen tuntemattomien ihmisten välinen *online-luottamus* eli verkkovuorovaikutuksessa vaadittava luottamus on jaettu seitsemään alateemaan, joita ovat *käyttäytyminen verkossa, sujuvuus, ilmoituksen tai viestin ulkoasu, profiili/tunnistettavuus/yhteiset kaverit, varmenteet/arvostelut/ilmiannot, tunne/intuitio ja aikaisemmat kokemukset* (Taulukko 5). *Offline-luottamuksesta ja turvallisuuden tunteesta* nousi esille ihmisten olemus ja ulkonäkö, auton kunto ja liikenne käyttäytyminen, käyttäytyminen kohdatessa, rooli kyydissä, kanssa ihmisten määrä ja

suhteet toisiinsa, tunne/intuitio ja aikaisemmat kokemukset (Taulukko 6). *Yleinen luottamus ja luottamus kimppakyytitoimintaa kohtaan* on jaoteltu neljään alateemaan. Ne ovat aikaisemmat kokemukset, riskit, oma suhtautuminen ja kyytien tapahtuma maa (Taulukko 7).

Tutkimustulosluvussa on nostettu esille teemoja, jotka useimmiten toistuivat haastateltavien puheissa. Lisäksi luvussa tarkastellaan vain niitä aiheita, joiden katsottiin olevan tutkielman ja tutkimuskysymyksien kannalta merkittävimpiä. Näin ollen yläteemoista motiivit-teema on jätetty tarkastelun ulkopuolelle ja motiivit toimivat vain selittävinä tekijöinä analyysissä. Merkittävät edellytykset ja haastateltavien kokemukset kimppakyydeistä ovat kuitenkin olennaisia teemoja ja ne tulee nostaa tutkimustuloksissa esille, sillä luottamus aikaisemmissa tutkimuksissa nähdään tärkeänä edellytyksenä jakamistalouden toiminnassa. Kokemukset ja luottamus linkittyvät myös vahvasti toisiinsa.

Haastateltavat on koodattu numeroin 1-6 ja sen mukaan missä roolissa he ovat olleet ja kumpaa sukupuolta he edustavat. Henkilöt, jotka ovat vain tarjonneet kyytejä ovat kyydinantajia. Ne, jotka ovat tarjonneet sekä ottaneet kyytejä vastaan kutsutaan antaja-vastaanottajiksi. Henkilö, joka on ollut vain vastaanottajan roolissa, on analyysissä vastaanottaja.

3.4 Tutkimuksen etiikka

Hyvässä tutkimuksessa tulee aina kyseenalaistaa tutkimuksen eettisyys ja tuoda ilmi siihen liittyvät pulmat. Laadullisessa tutkimuksessa tämä korostuu, sillä siinä usein tiedonhankintamenetelmät ovat vapaampia ja aineisto kootaan usein todellisessa tilanteessa, joissa tutkittavan omat näkökulmat tulevat esille. Laadullisessa tutkimuksessa, jossa käytetään vapaamuotoisempaa tiedonkeruumenetelmää eettinen pohdinta voi käydä myös vaikeaksi, sillä eettisiä pulmia on vaikeampi havaita etukäteen. (Tuomi & Sarajärvi 2004, 122.) Tutkielman aihepiiri ei itsessään ole sensitiivinen, jonka vuoksi haastattelutilanteessa ei tarvinnut kiinnittää erityistä huomiota siihen millaisia tai kuinka kysymyksiä esitetään.

Tutkielma vaatii kuitenkin haastateltavien suojaan liittyvää eettisten ongelmien esiintuomista ja pohdintaa, sillä tämä tutkielma tarkastelee tietyn Facebook-ryhmän henkilöiden omia näkemyksiä ja kokemuksia kimppakyydeistä ja luottamuksesta. Tämän vuoksi keskitytään vain näihin eettisiin kysymyksiin. Tuomin & Sarajärven (2004, 128-129) mukaan tutkittavien suojaan kuuluu kuusi peruseriaa. Ensinnäkin tutkijan on selvitettävä tutkittaville tutkimuksen tavoitteet, menetelmät ja mahdolliset riskit. Tutkimuksen tavoitteet ja menetelmät selitettiin lähettämällä haastateltaville

tutkimusaiheesta ja haastattelun kulusta tehty paperi, ennen haastatteluun osallistumista. Haastatteluihin osallistuneet henkilöt olivat myös itse vapaaehtoisesti ilmoittautuneet halunsa osallistua tutkimukseeni ja he tiesivät mistä tutkimuksessa oli kyse. Tuomi ja Sarajärvi (2004, 128-129) korostavat myös osallistujien oikeuksien ja hyvinvoinnin turvaamisen ja tutkimustietojen luottamuksellisuuden tärkeyttä. Tässä tutkielmassa tutkittavien hyvinvointi ja oikeudet eivät vaarantuneet ja he olivat hyvin tietoisia mihin tarkoitukseen haastattelut tulivat, eikä aikomuksena ole käyttää heiltä saatua tietoa muihin tarkoituksiin. Tutkittavien anonymiys tulee myös taata, jos he eivät ole antaneet lupaa identiteettinsä paljastamiseen (em. 129). Analyysissä tulee siis erityisesti kiinnittää huomiota siihen, mitä asioita haastateltavista tuodaan esille kohderyhmän peruskuvailussa. Kohderyhmän kuvailussa on tuotu esille sukupuoli- ja ikäjakauman. Ikäjakauma on vain yleisesti tuotu esille, sillä tarkkoja ikä ei haastateltavilta kysytty. Sukupuoli-tekijää on käytetty aineiston analyysiosissa, sillä jo haastatteluista tehdessä tämän huomattiin olevan merkittävä tekijä. Muuten on vain yleisellä tasolla kuvailtu, millaisten ihmisten haastatteluista aineisto koostuu ja millaisia kimppakyytien käyttäjiä haastateltavat yleisesti ovat. Haastateltavien vastauksia ei ole myöskään yksilöity Excel-taulukossa, vaan tekstinpätkät ovat sekaisin taulukossa. Tutkimusmenetelmän eettistä arviointia tulee myös tarkastella ja se onkin esitelty jo tämän luvun alussa.

4. Kimppakyytiläisten näkemyksiä kimppakyytitoiminnasta ja luottamuksesta

Tässä luvussa esitellään tutkielman tutkimustulokset. Ensiksi avataan millaisia edellytyksiä ja asioita haastateltavani pitivät merkittävinä ja tärkeinä kimppakyytitoiminnassa. Seuraavassa kohdassa käydään läpi, millaisia kokemuksia haastateltavilla on ollut ja mistä nämä kokemukset ovat syntyneet. Kolmanneksi tarkastellaan luottamus-teemaa – miten haastateltavat arvioivat toisen luotettavuutta, miten he määrittelevät luottamuksen sekä mistä luottamus tai epäluottamus syntyy heidän mukaan.

4.1 Merkittävät edellytykset kimppakyydeissä

Tutkielman haastatteluissa käsiteltiin yleisesti edellytyksiä ja seikkoja, joita haastateltavat pitivät merkittävinä autokyytien jakamisessa. Asiaa kysyttiin heiltä suoraan, käsitellessä motiivit-teemaa. Näitä seikkoja nousi kuitenkin myös muissa yhteyksissä, esimerkiksi kun keskustelimme heidän aiemmista kimppakyytikokemuksista. Haastatteluista nousi esille monia merkittävinä pidettyjä seikkoja. Samat seikat usein toistuivat haastateltavien omissa puheissa, mutta myös haastateltavien kesken. Esiin tulleet seikat on jaoteltu henkilökohtaisen käytön kannalta merkittäviin ja koko ”kimppakyyti-ideologian” toiminnan ja jatkuvuuden kannalta merkittäviin seikkoihin. Nämä muodostavat samalla kaksi yläteemaa (kts. taulukot 1 ja 2).

4.1.1 Käytännöllisyyden, käyttäytymisen ja kokemusten merkitys kimppakyydeissä

Henkilökohtaisiksi merkittäviksi edellytyksiksi haastateltavat mainitsivat ensinnäkin kimppakyytien helppouden, käytännöllisyyden, toimivuuden ja yhteiset pelisäännöt. Ne nähtiin kuitenkin myös tärkeinä ”kimppakyyti-ideologian” jatkuvuuden ja toiminnan kannalta. Näitä mainintoja oli *eniten* kummassakin yläteemassa. Haastateltavat pitivät siis erittäin tärkeänä sitä, että kimppakyydeillä kulkeminen on mahdollisimman sujuvaa. Sujuvuus tarkoitti muun muassa sitä, että autokyydin jakaminen ei hidasta heidän menoaan ja kyydit sopivat heidän aikatauluihin ja reitteihin. Näiden nähtiin myös mahdollistavan ja edistävän kimppakyytitoimintaa. Henkilön roolilla tai sukupuolella ei ollut tässä kohtaa merkitystä. Toimivuutta ja käytännöllisyyttä peräänkuuluttivat siis kaikki haastateltavani.

”Et jos tulee hirveesti tällasta sähläystä, nii mä vedän tähän rajan, että en lähe säätämään yhtään ylimäärästä. Kun ideana tässä on kuitenkin, että tää helpottais kaikkien arkee ja liikkumista ja jos menee kauheeks säätämiseksi, nii sit on parempi jättää se ihminen pois kyydistä.” (Haastateltava numero 5, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

”Mulle ei oo muuta merkitystä kuin se, että se sopii mun reittiin. Niin, että mun ei tarvii kiertää. Mun aika on niin premiumia, että mä otan vaan kyytiin sellasia ihmisiä, jotka mä tiiä että pystyy poimimaan kyytiin helposti matkanvarrelta. Et mulle on ihan sama, että onko se mies, nainen, ulkomaalainen, suomalainen, nimellä ei oo merkitystä. Et kyllä mä luotan ihmisiin.” (Haastateltava numero 4, mies/kyydinantaja)

”Jos ihmiset ei näkis tätä, että tää aiheuttaa ylimäärästä päänvaivaa, niin tää yleistyis varmasti vielä enemmän.” (Haastateltava numero 1, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Pelisääntöjen, helppouden ja toimivuuden lisäksi, kimppakyytien ja sen ”ideologian” toimivuuden ja jatkuvuuden kannalta, merkittävänä asioina haastateltavat pitivät aikaisempia kokemuksia ja muilta kuulemia tarinoita. Positiivisilla kokemuksilla oli myös merkitystä henkilökohtaisella tasolla. Ne lisäsivät haastateltavien luottamusta muihin ihmisiin ja sai sitä kautta hyödyntämään kimppakyytejä entistä enemmän. Tämä henkilökohtaisen tason seikka tuli kuitenkin esille vasta kun keskustelimme luottamuksesta ja siitä, miten luottamus syntyy. Haastateltavien rooli tai sukupuoli eivät myöskään tässä yhteydessä olleet erottavia tekijöitä.

”No varmaan se, että ihmiset kertois avoimesti niistä omista kokemuksistaan. Esim. se, että miten se on omalla kohdalla muodostunu. Sitte joku ehkä arempiki vois lähtee mukaan, et jos toisella on noin hyviä kokemuksia. Vois jopa aatella, että jos olis sellasia kummeja jopa. Että lähetään ja tehään yhdessä se matka. Että saa kokeilla mitä se on.” (Haastateltava numero 1, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

”Kyllähän ihmisten omakohtaiset kokemukset on parasta mainontaa ja markkinointikeinoja näissä kimppakyydeissä.” (Haastateltava numero 3, mies/kyydinantaja)

Henkilökohtaisen käytön kannalta huomiota sai myös jonkun verran ihmisten käyttäytyminen ja olemus. Haastateltavien mielestä oli tärkeää, että toiset ihmiset käyttäytyvät asiallisesti, ottavat muut ihmiset huomioon ja että heillä on peruskäytöstavat. Rooleilla tai sukupuolella ei ollut myöskään tässä suhteessa merkitystä.

”No just sellanen asiallinen käyttäytyminen, niin siellä ryhmässä kuin, että sit jos nousee jotain mielipiteitä tai sit yhteydenotoissa. Asiallinen tapa hoitaa niitä juttuja, se on mun mielestä se tärkein. Et jos tulis jotain muuta, nii sit viheltäisin ehkä pelin poikki.” (Haastateltava numero 1, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

4.1.2 Luottamuksen ja turvallisuuden tunteen merkitys

Edellä mainitut seikat nousivat siis moneen kertaan esille ja ne nähtiin tärkeimpinä asioina autokyytien jakamisessa. Tutkielman aiheen kannalta on syytä kuitenkin tarkastella, miten merkittävänä haastateltavat kokivat luottamuksen ja turvallisuuden tunteen ja kuinka he sanoittivat tätä aspektia.

Henkilökohtaisella tasolla luottamuksen nähtiin olevan merkittävää. Myös turvallisuuden tunne koettiin tärkeänä, jota ilman haastateltavat eivät olisi luottaneet toiseen ja näin uskaltaneet mennä toisen kyytiin. Kimppakyytien ja sen ideologian toiminnan ja jatkuvuuden kannalta luottamus ja turvallisuuden tunne nähtiin kuitenkin erityisesti merkittävänä. Muiden ihmisten luottamista muihin ei nähty ehkä yhtä automaattisena, kuin he kokivat oman luottamisensa muihin.

”Jos suomessa tapahtuis sellanen ei toivottu tilanne, että ihmiset alkais kyräilemään enemmän toisiaan vastaan, eikä vois luottaa muihin. Nii se veis pohja tällasilta palveluilta tai toiminnalta käytännössä kokonaan.”

(Haastateltava numero 3, mies/kyydinantaja)

”Kyllä siinä pitää pystyä luottamaan, koska jos ei oo sitä pientäkään luottamusta, nii et sie uskalla lähteä kyytiin. Ei se vaan toimi, jos ei sitä oo.”

(Haastateltava numero 6, nainen/kyydinantaja-vastanottaja)

Luottamus ja turvallisuus mainittiin kuitenkin vain muutamia kertoja, kun keskustelimme aluksi vain yleisesti siitä, mitkä asiat ovat haastateltaville merkittäviä ja tärkeitä kimppakyydeissä. Suurimmaksi osaksi haastateltavat nostivat esille niiden tärkeyden ja merkityksen vasta, kun aloimme keskustella luottamuksesta tai kun kysyin suoraan, mikä merkitys niillä on kimppakyydeissä, ja pitävätkö he luottamusta ja turvallisuuden tunnetta tärkeänä.

Yhden haastateltavan ajatukset luottamuksesta ja sen merkittävydestä erottui selvästi viidestä muusta. Hänen mukaan kimppakyydeissä ei ole kyse oikeastaan luottamuksesta eikä turvallisuuden tunteesta, vaan enemmänkin siitä, että toinen joko on hänen mielestään hyvä tai huono kyyditettävä. Hän sanoi kuitenkin oletusarvoisesti itse luottavansa ihmisiin. Henkilö koki, että kimppakyytien onnistuminen vaatii varovaisuutta henkilöltä itseltään, eikä luottamusta toiseen. Hänen mukaan toinen osapuoli voi olla luotettava, vaikka hän toimisi väärin tilaisuuden tullessa eli kun toinen osapuoli on ollut varomaton.

”Luottamuksen käsitys on niin vaikea, että ei mun perjaatteessa tarvii luottaa siihen ihmiseen, kunhan se meijän kyyti sujuu hyvin. Tää on just ehkä se, ku se ei oo mulle sellanen sosiaalisen kokemuksen hakua, nii mä en niiku odota. Voisko sen sanoa nii, että mun ei tarvii luottaa siihen ihmiseen, jos se on hyvä kyyditettävä. Se luottamus on kuitenkin sellanen intiimiasia, mikä syntyy kahden ihmisen välille. Ajattelen ehkä vaan, että onko joku hyvä kimppakyyditettävä. Luottamus sanana välttämättä kuulu edes siihen asiaan.”
(Haastateltava numero 4, mies/kyydinantaja)

”Joidenkin ihmisten kanssa mä oon ehkä vähän varovaisempi, esim. mihin mä sijoitan mun lompakon, perustuen ulkonäköön ihan, koska mä en tunne ihmistä. Tää on ihan vaan vaatetuksen tai sen keskustelutavan mukanaan tuoma varovaisuus. Et mulle parempi asia kuvaamaan tätä asiaa (ns. luottamusta) olis varovaisuus, ei edes turvallisuuden tunne, mutta varovaisuus olis ehkä se parhain sana. Koska turvattomuuden tunnetta mulla ei koskaan oo ollut, mutta enemmänki se on normaalia varovaisuutta.”
(Haastateltava numero 4, mies/kyydinantaja)

Muita selviä poikkeuksia ei haastateltavien puheista tullut esille, luottamuksen tärkeydestä ja merkittävyydestä puhuttaessa. Haastateltavat olivat pääosin myös yleisesti samaa mieltä siitä, millaiset seikat vaikuttavat siihen, hyödyntävätkö he itse kimppakyytejä nyt ja tulevaisuudessa sekä siihen millaisten asioiden he näkevät olevan merkittäviä kimppakyytien jatkumiselle yleisesti.

4.2 Kokemukset kimppakyydeistä

Haastateltavien kokemukset kimppakyydeistä olivat olleet pääosin hyviä ja onnistuneita. He näkivät kimppakyytitoiminnan muutenkin hyödyllisenä ja positiivisena ilmiönä. Neljä haastateltavista ilmaisi suoraan, että heillä ei ole ollut yhtään huonoa tai ikävää kokemusta. Heidän mukaan vain vähän epämurkavia hetkiä oli ollut kimppakyytien aikana. Esimerkiksi eräs haastateltava koki hiukan epämiellyttävänä, kun vanhempi pariskunta oli yrittänyt käännättää haastateltavaa johonkin uskontoon. Samoin eräs haastateltava esitti, että vastaan oli tullut hieman ”omituisia” tai ”epämääräisiä” henkilöitä. Hän näki kyseiset tilanteet kuitenkin vain hauskoina tapahtumina, joille on voinut nauraa jälkeenpäin. Ainoastaan yksi haastateltavista oli kokenut pelkoa ja turvattomuuden tunnetta ollessaan toisen kyydissä. Hän ei olisi enää lähtenyt kyseisen henkilön autokyytiin uudelleen. Hän esitti, että ajaa nykyisin mieluummin vain itse ja ottaa muita ihmisiä kyytiin, sillä ei luota muiden ajotaitoihin.

Haastateltavat nostivat esille monia asioita, joista hyvät kokemukset ovat syntyneet. Toimivuuteen liittyvät hyvät kokemukset syntyivät haastateltavien mukaan muun muassa Facebookin ja sen

ryhmien toimivuudesta, vuorovaikutussuhteiden ja kimppakyytien sujuvuudesta sekä yhteisesti noudatetuista pelisäännöistä. Hyvät kokemukset liittyivät myös muiden ihmisten sosiaalisuuteen ja itsevarmuuteen, keskustelutaitoihin sekä yhteisiin puheenaiheisiin. Suurimmalle osalle haastateltavista oli jäänyt tunne onnistuneesta ja hyvin menneestä kyydistä, jos he olivat löytäneet puhuttavaa toisen henkilön kanssa ja jos vuorovaikutustilanteet olivat muutenkin menneet vaivattomasti. Luottamuksen ja turvallisuuden tunteen pysyminen alusta loppuun asti nähtiin myös hyvien kokemusten perustana.

”On joka kerta kyydin jälkeen ollu sellanen olo, että tosi luottavainen siihen henkilöön jota on kyydinny tai kyyditsee.” (Haastateltava numero 3, mies/kyydinantaja)

Toimivuuteen liittyvien ongelmien nähtiin vastaavasti vaikuttavan huonoihin kokemuksiin. Näitä toimivuuteen ja sujuvuuteen liittyviä ongelmia olivat muun muassa Facebook-ryhmien niin sanottujen käyttöliittymien ongelmat, kuten hakutoiminnan puuttuminen ja ilmoitusten suuri määrä. Huonoja kokemuksia nähtiin syntyvän myös siitä, jos kimppakyytiin liittyi epävarmuuksia, esimerkiksi kyydin maksamisessa tai sovitussa aikatauluissa. Osa haastateltavista piti myös toisen henkilön epämääräistä olemusta, kuten epämiellyttävää hajua tai humaltuneisuutta tekijänä, joka voisi luoda huonon kokemuksen. Osa haastateltavista ei taas nähnyt tämän vaikuttavan heidän kokemiin kokemuksiin. Turvattomuuden tunne koettiin myös tekijänä, joka luo tunteen siitä, että kimppakyyti kokemus on ollut epäonnistunut. Tästä hyvänä esimerkkinä aiemmin mainitsemani haastateltava, joka ei luottanut muiden ajotaitoihin ja pelkästi muiden kyydissä olemista. Nämä edellä mainitut huonoihin kokemuksiin vaikuttavat tekijät olivat kuitenkin suurimmaksi osaksi vain kuvitteellisia tilanteita. Haastateltavat siis toivat esille asioita, joiden ajattelivat vaikuttavan negatiivisesti kokemuksiin. He eivät olleet itse välttämättä kuitenkaan kokeneet näitä tilanteita, koska huonoja kokemuksia heillä ylipäättänsä oli niin vähän.

Kokemukset voidaankin jakaa siis pääosin kolmeen osaan, riippuen siitä syntykö mahdollinen huono tai hyvä kokemus toimivuuteen, vuorovaikutukseen vai turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä. Haastateltavien puheista kuitenkin nousi esille, kuinka näiden aikaisempien kokemusten, tai oikeastaan negatiivisten kokemusten vaikutus luottamukseen ja sitä kautta kimppakyytien uudelleenkäyttöön on ollut vähäistä. Tunne ja epäily siitä, että toiseen ei voi luottaa, saisi heidät ehkä perumaan kyseisen kimppakyydin. He kokivat, että yksittäinen tai muutama huono kokemus ei kuitenkaan saisi heitä luopumaan kokonaan autokyytien jakamisesta.

"Se luottamus on aika ykkösasia näissä kimppakyydeissä, et jos miulla tulis sellanen olo, etten luota siihen ihmiseen, nii en uskaltais mennä siihen kyytiin, enkä myöskään uskaltais ottaa sitä miun kyytiin. Et jos alkais epäilee sitä asiaa hirveesti, nii ei toteuttais kyytiä. Et ainaki tollanen peruis sen yksittäisen kyydin. En usko, että se vaikuttais jatkossa mihinkään kyyteihin, mut ainakin siihen yksittäiseen."

(Haastateltava numero 6, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

"Varmaa että jos siinä viestinnässä kävis jotain sellasta, että se toinen, että alkais jotain hämää epäilee siitä toisesta. Nii sit vois ehkä olla varovaisempi ja jäis tarjoomatta ehkä se kyyti. Mut en oo kyl koskaa jättäny ottamatta sitä toista kyytiin minkään tällasten asioiden takia." (Haastateltava numero 3, mies/kyydinantaja)

Osa haastateltavista ilmaisi kyllä ajatelleensa, että jättäisi kimppakyytien käytön ehkä hetkeksi, jos tapahtuisi jotain ahdistavaa tai jos tulisi monia ja todella huonoja kokemuksia. He eivät kuitenkaan lopettaisi kimppakyytien käyttöä helpolla, vaan ehkä enemmänkin miettivätkä riskejä ja olisivat varovaisempia. Asia on ilmaistu esimerkiksi seuraavilla tavoilla.

"No kyllä ihan selkeesti jos joku ahdistavatilanne tulis, nii kyllä se pistäis stopin tähän koko hommaan ainaki hetkeks, vaikka tykkäätki tästä. Tai ainaki sitte se vaatis mua tekemään sellasen mitä jos suunnitelman siihen. Et alkais enemmän miettimään riskitilanteita" (Haastateltava numero 2, nainen/kyydin vastaanottaja)

"Ehkä jos tulis sellasia huonoja kokemuksia useempia nii ehkä sitte. Nii ehkä sit vähä miettis että onko tää oikeesti ensinnäkin turvallista."

(Haastateltava numero 5, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

"Saattais tulla pidempi tauko, jos tapahtuis. Jos olis joku huono kokemus. Kaikki kokemukset mulla on ollut tosi positiivisia, mutta miulla on kerran ollu sellanen epämiellyttävä olo. Mutta ei sekään ollut sellanen, että tää oli tässä, ettei enää ikinä käyttäis. Sen pitäis olla joku tosi iso juttu, että kävis nii, ettei enää käyttäis enää."

(Haastateltava numero 6, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

4.3 Luotettavuuden arviointi ja luottamus kimppakyytiläisille

Toisen henkilön luotettavuutta kimppakyydeissä tulee arvioida kahdessa eri tilanteessa. Ensimmäinen arviointi tapahtuu verkkovuorovaikutuksessa eli kun henkilö viestittelee toisen kanssa Facebookin kimppakyyti-ryhmässä. Toinen arviointi tapahtuu reaali maailmassa eli kun kimppakyydin osapuolet tapaavat kasvotusten.

Haastateltavilla oli monenlaisia tapoja, joilla he arvioivat toisen luotettavuutta verkossa. Haastateltavien kesken oli eroja myös siinä, kuinka paljon he ylipäätensä arvioivat toisia henkilöitä

kimppakyyti-ryhmissä. Osa haastateltavista selvästi arvioi muita ryhmäläisiä enemmän, kuin toiset. Yksi haastateltavista ilmaisi, ettei ole miettinyt muiden luotettavuutta, kun on ottanut muita kyytiin. Tämän sanottuaan hän kuitenkin perui sanojaan ja kertoi, että arvioi toisen luotettavuutta sillä, miten kimppakyyti-ilmoitus tai yksityisviesti on kirjoitettu. Hänen mukaan toisen tekstistä voi päätellä jotain, esimerkiksi onko henkilö huumausaineen alaisena tai muuten vain outo. Ilmoitusten ja yksityisviestin kirjoitusasu ja oikeinkirjoituksen merkitys luotettavuuden arvioinnissa nousi esille vahvasti myös muiden haastateltavien puheista. Huonosti kirjoitettu teksti antoi haastateltaville helposti kuvan, että toinen on esimerkiksi huolimaton, epämääräinen tai asiaton.

Kaikki haastateltavat kertoivat myös katsovansa ja/tai arvioivansa ainakin jollain asteella toisen Facebook-profiilia. Profiilista arvioitiin enimmäkseen henkilön profiilikuvaa. Haastateltavien mukaan kuvasta pystyy päättämään paljon ja arvioimaan toisen luotettavuutta. He näkivät pääosin tärkeänä, että profiilikuva on olemassa ja että siitä tunnistaa kyseisen henkilön. Haastateltavien kokemien kimppakyytien toisen osapuolen profiilikuvat ovatkin olleet suurimmaksi osaksi näkyvillä ja toiset ovat olleet tunnistettavia kuvista. Eräs haastateltava sanoi, että neuvoisi muita välttämään sellaisia kimppakyytiläisiä, joilla ei ole profiilikuvaa tai joiden profiilit ovat todella uusia. Hän kuitenkin itse ottaisi tällaisen henkilön kyytiin, jos toinen vaikuttaisi muuten selväjärkiseltä. Eräs toinen haastateltava kertoi, että tunnistettava profiilikuva on useimmiten tärkeä kyydin toteutumisen kannalta, hän on kuitenkin silti kerran mennyt henkilön kyytiin, jolla profiilikuvaa ei ollut näkyvillä.

Profiilikuvan puuttuminen ei välttämättä siis estä kimppakyydin toteutumista, mutta se lisää varovaisuutta toista henkilöä kohtaan. Osa haastateltavista tarkasteli Facebook-profiilista myös toisen henkilön kirjoittamia seinäkirjoituksia tai asioita, joista hän on tykännyt tai joita kommentoinut. Luotettavuutta arvioitiin myös katsomalla henkilön muita tietoja, kuten asuinpaikkatiedot. Osa taas ei kokenut tarvetta tarkastella tai arvioida toisen profiilia, muuten kuin katsomalla profiilikuvan. Kaikki haastateltavani arvioivat siis toisen luotettavuutta verkossa jollain tasolla, vaikkakin arvioinnin tavat vaihtelivat. Haastateltavieni puheista sai myös vaikutelman, että he suhtautuvat avoimesti muihin ihmisiin. Puheista ei nimittäin noussut esille niin sanottuja ennakkoluuloisia tai rasistisia ilmauksia, vaikka he arvioivatkin esimerkiksi toisen kirjoittamaa tekstiä, profiilikuvaa ja olemusta. Kukaan haastateltavista ei myöskään tuonut esille, että olisi nähnyt tai kokenut rasismia tai muuta syrjivää käytöstä muiden taholta. Haastateltava numero kaksi oli kuitenkin ainoa, joka ilmaisi asian suoraan seuraavalla tavalla:

”En ainakaa oo mitään syrjintää oo kokenu, enkä oo nähny mitään rasismia. Mutta toisaalta nyt ku aloin miettimään, nii aika heterogeenistä se porukka onkin. Et sen takia siel ei välttämättä tuu sellasta esille. Mä miellän sen porukan siellä aika avoimeks, koska nehän on valmiita ottamaan tuntemattomia ihmisiä niiden kyytiin. Ettei ne varmaan kauheen muukalaispelokkaita ole.”

(Haastateltava numero 2, nainen/kyydin vastaanottaja)

Luotettavuutta tulee usein arvioida kimppakyydeissä toisen kerran, kun henkilöt tapaavat kasvotusten. Esimerkkejä ja mainintoja näistä kasvokkain tapahtuvista tilanteista oli kuitenkin selvästi vähemmän, kuin esimerkkejä siitä, miten haastateltavani arvioivat luotettavuutta verkossa. Osa haastateltavista kertoi kuitenkin arvioivansa luotettavuutta toisen olemuksen ja kehonkielen perusteella. Muita arviointiin liittyviä tapoja ei tullut esille, vaan kasvokkaisesta vuorovaikutuksesta puhuttaessa haastateltavat nostivat esille enemmänkin asioita, jotka lisäävät luottamusta tai epäluottamusta. Tietysti nämä kaksi aspektia linkittyvät toisiinsa, mutta haastattelutilanteessa näitä oli käsitelty erikseen.

Luotettavuuden tarkastelun jälkeen on tarpeellista tuoda esille, mitä luottamus ja turvallisuuden tunne haastateltaville oikein tarkoittaa eli miten he määrittelisivät luottamuksen.

Autokyytien jakamisessa yhdistyvät verkkovuorovaikutuksen ja reaali maailman vuorovaikutuksessa vaadittava luottamus. Henkilöt sopivat kyydit Facebookin kimppakyyti-ryhmissä ja tapaavat kasvotusten, kun kyyti toteutuu. Tämän vuoksi haastateltavilta kysyttiin ensin, mitä luottamus tarkoittaa heille, kun he sopivat kyytejä ryhmissä eli verkossa. Sen jälkeen kysyttiin, mitä luottamus tarkoittaa, kun he kohtaavat toisen henkilön kasvotusten ja miten jo aiemmin verkossa luotua luottamusta ylläpidetään. Useimmat haastateltavat nostivat näihin vastatessaan esiin turvallisuuteen liittyviä seikkoja, jonka johdosta osalta kysyttiin myös suoraan, mitä turvallisuuden tunne heille tarkoittaa.

Ensinnäkin neljä haastateltavista piti edellä mainittuja kysymyksiä hankalina tai vaikeina. Heidän oli aluksi melko vaikea pukea sanoiksi, mitä luottamus ja turvallisuus kimppakyydeissä tarkoittavat. Ne nähtiin usein jonain vaikeasti ymmärrettävinä ja sanoitettavina sanoina ja tunteina. Tämä seikka tuli esille muun muassa seuraavasti:

”Hankala kysymys, koska sitähän (luottamus) ei sanota oikein koskaan ääneen.”

(Haastateltava numero 2, nainen/kyydin vastaanottaja)

”Se turvallisuuden tunne on ehkä vaan sellanen tunne, jota ei osaa ees oikee määritellä.”

(Haastateltava numero 6, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Kaksi haastateltavista vastaavasti ei ilmaissut, että luottamus ja turvallisuuden tunne käsitteenä olisivat hankalia tai että olisi vaikea sanoa, mitä ne heille tarkoittavat kimppakyydeissä. Kyseiset henkilöt kuitenkin toivat enemmänkin esille asioita, mistä luottamus ja turvallisuuden tunne syntyvät heidän mielestään. Toisin sanoen, kaikille haastateltaville luottamus ja turvallisuus käsitteiden määrittely tuntui olevan vaikeaa, vaikka kaikki eivät sitä suoraan sanoneet.

Haastateltavat määrittelivät luottamuksen myös jonkinlaiseksi automaattiseksi taipumukseksi. Luottamus oli heidän mukaan automaattisesti läsnä siihen asti, kunnes se mahdollisesti rikotaan eli kun henkilöiden välille syntyy epäluottamus. Yksittäinen vuorovaikutustilanne epäluotettavan henkilön kanssa kimppakyydeissä, ei kuitenkaan haastateltavien mukaan vaikuta tuleviin luottamusta vaativiin vuorovaikutustilanteisiin. Haastateltavat näkivät toiset henkilöt kimppakyytitoiminnassa yksilöinä, jonka johdosta yleinen luottamus ihmisiä ja kimppakyyti ”ideologiaa” kohtaan ei horju, vaikka yksittäiset ihmiset osoittautuisivat epäluotettaviksi.

”Mä vaan luotan siihen että ihmiset on ns hyviä ja luottamuksen arvoisia.”

(Haastateltava numero 1, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Miulla on sellanen perusluottamus kaikkiin, nii niin kauan, ku sitä ei riko, ennen ku tulee mitään mitä toinen sanois tai jotain tapahtuis, nii se luottamus ja turvallisuuden tunne vaan on automaattisesti.” (Haastateltava numero 6, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Keskustellessamme epäluottamuksen määritelmästä ja siitä, mistä epäluottamus tai tunne siitä syntyy, esiin nousi riskit ja epävarmuustekijät kimppakyydeissä. Haastateltavien kesken kuitenkin oli selviä eroja siinä, miten suurina he kokivat riskit kimppakyytitoiminnassa ja miten paljon he olivat pohtineet mahdollisia riskejä. Neljän naishenkilön puheista nousi melko selvästi esille, kuinka he olivat jo ennen haastattelutilannetta pohtineet kimppakyytitoimintaan liittyviä riskejä ja uhkia ainakin jollain tasolla. He siis tiedostivat riskit ja näkivät, että toimintaan liittyy tiettyjä uhkia. Epävarmuuksina ja riskeinä nähtiin muun muassa kyydin toteutumattomuus, toisten huonot ajotaidot ja toisen vaarallinen ja sekava käytös. Kaksi näistä eivät kuitenkaan olleet uskaltaneet miettiä tai eivät olleet miettineet, mitä pahimmassa tapauksessa voisi käydä, jos toinen ei olekaan luottamuksen arvoinen.

”Tosi huono myöntää, mutta että jos sellanen tilanne kävis (jos toinen osoittautuisi epäluotettavaksi ja pahaksi ihmiseksi), nii mä en oo ees uskaltanu ajatella, et mitä mä tekisin siinä. Vaikka mä tiän että se on ihan realistinen uhka.”

(Haastateltava numero 2, nainen/kyydin vastaanottaja)

”Mutta ymmärrän, että sellasen nuoren tilanteessa miettii sitä, että uskaltaako ottaa kyytiä tai lähteä yöllä lentoasemalla. Kyllä siinä riskiä on, en kiellä sitä ollenkaan.”

(Haastateltava numero 1, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

”Et mun on hirveen vaikee sitä miettiä, että mitä kaikkea siellä vois tapahtua jos ei se luottamus säilyis.” (Haastateltava numero 1, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Kolmas nainen ilmaisi, että näkee isona uhkana ja riskinä toisten huonon ajotaidon. Hänellä oli jopa tästä kokemuksta, jonka vuoksi hän nykyisin ottaa pääosin muita ihmisiä kyytiin ja ajaa itse.

”Et oon itteki ollu sellasissa kyydeissä, et on oikeesti pelottanu välillä. Et on ollu aika hurjiakin kuskeja, et mielummin ite ajan sit tän takia ja otan muita kyytiin. Nään turvallisempaa sen, että itte ajan.”

(Haastateltava numero 5, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Neljännän haastateltavan puheista myös nousi esille huoli mahdollisista riskeistä ja turvallisuudesta, mutta hän oli myös pohtinut mitä pahimmassa tapauksessa voisi käydä.

”Ei oo tähän mennessä yrittäny ainakaa murhata tai raiskata tai mitään. Mutta toisaalta mulla on vasta 3 vuotta ollu kortti, niin ei voi sanoa, tässä on vielä aikaa tapahtua. Ehkei sellasta mitää tapahdu.” (Haastateltava numero 6, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Samainen henkilö kuitenkin myös ilmaisi suoraan, että hän ei koe tuntemattomia ihmisiä riskinä, vaan mahdollisuutena. Hän toi myös moneen otteeseen esille, kuinka automaattisesti luottaa ihmisiin, myös tuntemattomiin.

Haastateltava numero kolme erottui edellä mainituista haastateltavista siinä, että hän havahtui riskeihin vasta haastattelun aikana, sillä hän ei ollut pohtinut asiaa ennen haastattelutilannetta. Hänen puheistaan yleisesti sai myös kuvan, ettei hän näe riskejä kovin suurina tai merkittävinä.

”Et en oo sillai miettiny niitä ns riskejä kummemmin, et mitä siihen vois liittyä. Et ehkä siinä on se, että niin kauan, kunnes mitään ei käy nii tavallaan olettaa, ettei mitään

käykkään. Ja sit jos ensimmäisen kerran kosahtaa nii sitte ehkä, jos joskus käy.”
(Haastateltava numero 3, mies/kyydinantaja)

Kyseinen haastateltava ei ollut myöskään aiemmin ajatellut, että kyse olisi turvallisuudesta, vaikka ajatteli, että kimppakyydit vaativat luottamusta. Hän kuitenkin niin sanotusti havahtui asiaan keskustelumme aikana ja toi esille, kuinka kimppakyytien taustalla on oltava tunne turvallisuudesta.

”En mä oo mitenkää miettiny, että se turvallisuuden tunne olis se juttu, mutta tottakai se on siellä taustalla.” (Haastateltava numero 3, mies/kyydinantaja)

Yksi haastateltavista poikkesi täysin viidestä muusta, sillä hän ei kokenut, että kimppakyyteihin liittyisi edes riskejä tai että se vaatisi riskienottamista, ainakaan Euroopan maissa. Samainen henkilö koki, että kimppakyydit eivät vaadi luottamusta toisiin ihmisiin, vaan varovaisuutta.

”Suomessa tai Euroopassa ja miehenä, nii pidän riskejä niin pienenä, täysin olemattomina. Ihan nolla prosenttia, voin sanoo.”
(Haastateltava numero 4, mies/kyydinantaja)

4.4 Luottamukseen ja luottamiseen vaikuttavat tekijät

Seuraavissa kappaleissa esitellään millaiset tekijät ja seikat haastateltavien mukaan lisäävät ja vähentävät luottamusta muihin kimppakyytiläisiin verkkoympäristössä sekä kasvokkaisissa vuorovaikutustilanteissa.

Esiin nousi monia eri tekijöitä, kun keskustelimme siitä, millaiset tekijät vaikuttavat yleisesti luottamuksen ja epäluottamuksen syntyyn kimppakyydeissä. Ensinnäkin luottamuksen nähtiin syntyvän jostain määrittelemättömästä tunteesta ja monista pienistä asioista. Luottamuksen nähtiin yleisesti myös syntyvän hyvistä kokemuksista.

”En osaa sanoo, että mistä se syntyy se olo (tunne, että luottaa toiseen), mutta on joka kerta kyydin jälkee ollu sellanen olo, että tosi luottavainen siihen henkilöön jota on kyydinny tai kyyditsee. Et se on ehkä sellanen vaan tunne, mitä on vaikee pukee sanoiks ja selittää. Se syntyy monista pienistä asioista.”
(Haastateltava numero 3, mies/kyydinantaja)

Kaikki haastateltavat nostivat useaan otteeseen myös esille, että pitivät itseään todella luottavaisena ihmisenä. He näkivät, että muihin ihmisiin on helppo luottaa, erityisesti Suomessa.

”Mä luotan ehkä vähän liikaa muihin ihmisiin, mutta se ei estä sitä, ettenkö olis varovainen.”
(Haastateltava numero 4, mies ja kyydinantaja)

”Ulkomailla olo ja kyytien ottaminen, se on tuonu tiettyä varmuutta. Äiti sanoo, että se on tuonu naiviutta, mutta minä sanon, että se tuo sellasta luottoa ihmisiin. Ehkä sen takia ulkomaillaki uskaltaa käyttää sitä.” (Haastateltava numero 2, kyydin vastaanottaja)

Suomalaisuus ja Suomessa asuminen nähtiinkin siis myös luottamusta vahvistavana tekijänä. Se sai haastateltavat luottamaan muihin melko automaattisesti. Suomalaisen kulttuuritaustan merkitys luottamisessa tuotiinkin esille seuraavasti:

”Mä vaan luotin ja ajattelin, että ku se on suomalainen, nii se on hyvä tyyppi. Vaikka tällai ääneen sanottuna se on aika hassu.”
(Haastateltava numero 2, nainen/kyydin vastaanottaja)

”Me suomalaiset luotetaan ehkä jopa liikaa ihmisiin, koska me asutaan maassa, jossa yleinen turvallisuus on tosi korkea.” (Haastateltava numero 4, mies/kyydinantaja)

Haastateltavien puheista sai kuitenkin myös kuvan, että heille ei loppujen lopuksi ollut suurta merkitystä kuka kimppakyydin toinen osapuoli on. Vaatimuksena oli kuitenkin, että toinen käyttäytyy hyvin ja toimii niin kuin on sovittu. He eivät nähneet merkitystä toisen sukupuolella, kansalaisuudella tai statuksella. Haastateltavat ilmaisivat kohtaavansa toisen henkilön myös aina yksilönä.

”Et mulle on ihan sama, että onko se mies, nainen, ulkomaalainen, suomalainen, nimellä ei oo merkitystä. Et kyllä mä luotan ihmisiin.”
(Haastateltava numero 4, mies/kyydinantaja)

”Et mua ei kiinnosta, että onko se pappi, vai tinakeisari vai mikä. Mä en lähe sillai ihmisiä jaottelemaan. Et mä vaan luotan siihen, että ihmiset on ns hyviä ja luottamuksen arvoisia.” (Haastateltava numero 1, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

4.4.1 Luottamuksen rakentuminen verkkovuorovaikutuksessa

Facebookin kimppakyyti-ryhmissä verkkoluottamus syntyy haastateltavien mukaan ensinnäkin siitä, että vuorovaikutus sujuu toisen ihmisen kanssa hyvin ja vaivattomasti. Heille luottamusta loi myös se, että toisen kanssa sovittuihin asioihin ei tule liikaa muutoksia. Esimerkiksi, että lähtöaikoja tai reittejä ei muutella, kun kyytiä ollaan sopimassa. Haastateltavat pitivät myös tärkeänä luottamuksen

rakentajana sitä, että käytännön asiat, kuten kyydin hinta ja aikataulut tehdään mahdollisimman selväksi, jolloin vältytään väärinymmärryksiltä ja sitä kautta mahdollisilta konflikteilta.

”Se (luottamus) syntyy monista pienistä asioista.... Ja et jos on sovittu, että noudetaan johonki aikaan, nii et se on siellä. Tai että laittaa viestiä, jos hän myöhästyy ja kysyy, että haittaako jne. Sellanen peruskanssakäyminen.”

(Haastateltava numero 3, mies/kyydinantaja)

”Sellanen epämääräisyys tekee epävarman olon. Et mihin aikaan lähetään jne. Et jos ei osaa sanoo et missä nähdään ja monelta, ja tulee, että mä oon tuolla joskus jne. Vaikka se tyyppi on ihan ookoo, et se ei tarkota sitä, että se tyyppi olis vaarallinen.”

(Haastateltava numero 2, nainen/kyydin vastaanottaja)

Toisen henkilön käyttäytyminen ryhmässä ja henkilökohtaisissa keskusteluissa nähtiin myös vaikuttavan siihen, miten luotettavana toista henkilöä pidettiin. Esimerkiksi halventava puhetapa ja epäkunnioittava käytös vähensivät luottamusta ja sitä kautta nostivat kynnystä toteuttaa kimpapakyyti.

”Sit ku menee sinne yksityiselle puolella sopimaan eli sinne messengereen, nii jos siellä tulee sellanen vaikka joku tyllerö-meininki tai tällasta. Mulla ei oo kyllä tullu vastaan, mutta kyllä mä siinä kohtaa ehdottamasti olisin... tai jos tulis joku heitto että kyllä mä sulle kyydin tarjoon. Nii jäis kyllä heti pois.”

(Haastateltava numero 2, nainen/kyydin vastaanottaja)

Haastatteluista selvästi esiin noussut yleistä luottamusta vahvistava tekijä liittyi Facebookiin alustana. Facebookia ja sen ryhmiä pidettiin luotettavana paikkana sopia kyytejä, sillä Facebook mahdollistaa muiden käyttäjien profiilien eli kuvien, mahdollisen oikean koko nimen, taustatietojen ja kavereiden katsomisen. Facebookin sanottiin mahdollistavan toisen luotettavuuden arvioinnin paremmin kuin esimerkiksi aikaisemmin käytössä olleet kimppakyytisivustot. Toisin sanoen itse Facebook alustana rakensi luottamusta henkilöiden välille.

”No siellä (kimppakyyti.net) ei nähny edes ihmisestä kuvaa, nii ku taas facebookissa, mikä on taas ihan hyvä. Pystyy sit vähän pikkasen hakee taustatietoa.”

(Haastateltava numero 5, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

”Onhan niissä (Facebook-ryhmissä) tietyllä lailla se hyvä puoli, että siinä on ne kuvat, et ihmisellä on jonkunlainen profiili oltava siellä, että kyllä siinä jollain tavalla voi ainaki luottaa, että siellä joku ihminen on taustalla. Ettei se nyt läpeensä paha voi olla.”

(Haastateltava numero 3, mies/kyydinantaja)

”Tänä päivänä Facebook on kuitenkin sellanen missä ihmiset jakaa sellai tosi paljon asioita. Sieltä näkee niin suuresti sen verkostoitumisen, et ketä ihmiset tuntee ja kuka tätä ihminen on. Niin sit sieltä pystyy käydä vähä kattomassa et millanen tää ihminen on. Mut et jos olis joku sovellus, niin ei olis niitä tietoja valmiina siitä ihmisestä, et ei olis täysin omalla nimellä ainakaan.”

(Haastateltava numero 6, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Yksi selvästi esiin noussut seikka Facebookin hyödyistä oli myös yhteisten Facebook-kavereiden näkeminen. Yhteiset tuttavat ja kaverit loivat haastateltavien mukaan nimittäin luottamusta ja turvallisuuden tunnetta.

”Ja sit yhteiset tuttavat ja normaali some-käyttäytyminen lisää luottoa.”

(Haastateltava numero 2, nainen/kyydin vastaanottaja)

”Ja nii monesti on käyny nii, että Suomikin on nii pieni maa, että mulle tuntematon tyyppi on jonkun muun kaverin kaveri tai tuttu. Nii se luo sellasta luotettavuutta ja turvallisuuden tunnetta.”

(Haastateltava numero 5, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

4.4.2 Luottamuksen ja turvallisuuden tunteen rakentuminen kohdatessa

Toteutuneisiin kimppakyyteihin liittyy myös reaali maailman vuorovaikutustilanteet. Tämän vuoksi tulee myös käsitellä sitä, kuinka luottamus ja turvallisuuden tunne kehittyvät kasvokkain ja mitkä seikat ylläpitävät luottamusta ja tunnetta siitä, että on turvassa. Ensinnäkin haastateltavien mukaan kohdatessa toisen, luottamusta herättää tietynlainen käyttäytyminen, olemus ja ulkonäkö. Haastateltavat käyttivät muun muassa sanoja reippaus, jämäkkyys, rauhallinen olemus, hyvä katsekontakti, huumori ja kunnioitus, kun kuvailivat sitä, mitkä asiat toisessa luovat luottamusta. Joidenkin mukaan luottamukseen vaikutti myös muun muassa se, miten toinen esittäytyi eli millä tavalla hän kätteli ja katsoiko hän silmiin. Näitä asioita tuotiin esille esimerkiksi seuraavalla tavalla:

”Mun mielestä sillä on ihan hirveen suuri merkitys, sillä kädenpuristuksella. Et siitä pystyy jo vähän päättelee, että millanen tyyppi. Ja ihan ylipäättänsä olemus, että ollaanko niin, että äkkiä nyt kamat kasaan ja autoon ja mennään. Sellanen yleinen olemus, et sellanen tietynlainen rauhallisuus ja jämäkkyys nii se herättää luottamusta.”

(Haastateltava numero 5, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

”Kyllä se on sellanen avoin katse, ja levollinen tapa kohdata toinen. Ettei siinä oo sellasta. Et se katsekontakti on kaikista tärkein. Sillon ku se on tapahtunu, siinä ensi hetkessä, nii ne muodostaa siinä sen luottamuksen.”

(Haastateltava numero 1, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Epäsiisti ulkonäkö, välinpitämätön olemus ja epäkohtelias käytös liitettiin usein epäluotettavuuteen ja näin ollen myös henkilön kyytiin ottaminen ja kyytiin meneminen nähtiin epätodennäköisenä. Haastateltavilla itsellään ei ollut siis kokemusta tämän tyyppisistä kyyditettävistä tai kyydintarjoajista, mutta he toivat esille muiden kokemuksia tai omia ajatuksia mahdollisista tämän tyyppisistä tilanteista. Haastateltavilla oli luonnollisesti eri painotuksia siinä, mitkä asiat käyttäytymisessä, olemuksessa ja ulkonäössä nähtiin merkittävinä. Yksi haastateltavista esimerkiksi ilmaisi, että häntä ei haittaisi, vaikka kyytiintulija olisi humalassa. Tätä hän kuitenkin perusteli sillä, että itsekin oli aikoinaan liftannut humalassa. Toiselle haastateltavalle taas kyytiintulijan päihtyneisyys voisi estää koko kyydin toteutumisen. Heidän puheista kuitenkin sai kuvan, että perussiisteys, käytöstavat ja toisen huomioonottaminen olivat asioita, joilla oli eniten merkitystä tässä suhteessa.

Turvallisuuden tunne ja tekijät, jotka luovat kyseistä tunnetta, nousivat esille vahvemmin kasvokkaisesta vuorovaikutuksesta keskusteltaessa. Haastateltavien puheista nousi esille kolme päätekijää, joilla heidän mukaan on vaikutusta turvallisuuden tunteen syntyyn. Ensinnäkin luottamuksen nähtiin liittyvän turvallisuuden tunteeseen. Asia ilmaistiin esimerkiksi seuraavasti:

”Se luottamus tuo sen turvallisuuden tunteen samalla.”

(Haastateltava numero 6, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Lisäksi tunne ja vaikutelma siitä, että toinen on vastuullinen, linkittyi selvästi turvallisuuden tunteeseen. Toisin sanoen, mitä vastuullisempana toinen nähtiin, sitä turvallisempi olo haastateltavilla tuli kyydissä ollessaan. Auton kunto ja ulkonäkö sekä liikennekäyttäytyminen olivat taas asioita, joiden perusteella haastateltavat arvioivat autonomistajan eli kyyditsijän vastuullisuutta. Erityisesti yksi haastateltavista kiinnitti tähän vastuullisuuteen ja turvallisuuteen huomiota. Kyseinen henkilö kertoi, että ei kovin hyvin luota muiden ajotaitoihin ja kertoi pelänneensä toisen kyydissä. Muiden haastateltavien puheet turvallisuudesta perustuivat enemmänkin mielikuviin siitä, millaiset tilanteet mahdollisesti tekisivät olon turvattomaksi. Luonnollisesti näitä asioita eivät olleet pohtineet haastateltavat, jotka olivat vain kyydinneet muita.

”Mun mielestä autosta ja sen ylläpidosta ja hoidosta pystyy päättelemään vähän niitä kuljettajan taitoja ja vastuullisuutta. Ihan niiku se auto, miltä se näyttää ja millaset renkaat siinä on. Että jos se kuski vaikuttaa hyvältä tyypiltä ja se auto näyttää ihan ulkopuolisesti ookoolta ja on suht siisti, et sinne viittä mennä. Nii siitä tulee heti sellanen fiilis, että ehkä tää on ihan hyvä juttu. Mut et sit just se, et jos avaat sen auton oven ja

katot että ei jumalauta, mihin mä tuolla istun. Ja joutuu potkimaan tavaroita, että saa jalat. Nii siitä tulee vähän sellanen että...”

(Haastateltava numero 5, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

”Varmaa ainaki sellanen jännittäis, et jos menis itte kyytiin ja se kuski vaikuttais epäluotettavalta. Et jos se esim ajais jotenkin, ei ehkä ihan rajoitusten mukaisesti tai vaikuttais, että se olis ottanu jotain. Niin siitä saattais tulla sellanen olo, että pitäisi ehkä taukoa näistä. Etten ehkä kenen tahansa kyytiin hyppäis.”

(Haastateltava numero 6, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Kolmas tekijä, mikä mainittiin useamman kerran, oli kyydissä olevien määrä ja suhteet toisiinsa. Haastateltavat kokivat, että toiset ja varsinkin tutut kyytiintulijat luovat turvallisuutta. Turvattomuuden tunnetta toisi taas vastaavasti eniten se, jos kaikki toiset kyytiintulijat olisivat kuljettajan tuntemia ja haastateltava itse olisi yksin tuntematon muille kyydissäolijoille ja kuljettajalle.

”Ja siitä tulee myös vähä enemmän luottamusta, että jos siellä on mun lisäksi tulossa vaikka jotain muita siihen samaan kyytiin. Ettet oo ihan yksinään sen toisen ihmisen kanssa. Et on isompi porukka, et ku kaikki on tuntemattomia toisilleen, nii ajattelee, että ehkä jos toi toinenki uskaltaa nii kyllä mäkin.”

(Haastateltava numero 5, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

”Seki luo turvallisuutta, jos nään, että joku muukin on menossa siihen kyytiin. Turvallisuutta luo enemmän se, että ne kaks on tuntemattomia toisilleen myös. Kaikista turvallisin olo tietysti tulee sitte jos me ollaan kaverin kanssa menossa jonkun kyytiin.”

(Haastateltava numero 2, nainen/kyydin vastaanottaja)

5. Automaattinen ja kokemuksiin perustuva luottamus kimppakyydeissä

Tässä luvussa vastataan tutkimuskysymyksiin analysoimalla edellä esitettyjä tuloksia eli haastateltavien näkemyksiä ja kokemuksia. Lisäksi tuloksia peilataan aiempiin aiheesta saatuihin tutkimustuloksiin ja aiheesta käytyihin keskusteluihin. Ensimmäinen kappale vastaa tutkimuskysymykseen luottamuksen merkityksestä kimppakyytitoiminnassa. Toinen siihen, miten haastateltavat määrittelevät luottamuksen. Kaksi viimeistä osaa käsittelevät sitä, mistä luottamus toisiin ihmisiin rakentuu ja mikä sitä vahvistaa sekä heikentää.

5.1 Sujuvuus ja kokemukset ylitse luottamuksen

Keskustellessamme autokyytien jakamiselle merkittävistä edellytyksistä, kävi ilmi, että käytännöllisyys ja sujuvuus sekä aikaisemmat positiiviset kokemukset olivat haastateltaville tärkeimpiä, niin henkilökohtaisen käytön sekä kimppakyytien jatkumisen kannalta. Henkilökohtaisen käytön kannalta merkittäväksi seikaksi osoittautui myös toisen henkilön käyttäytyminen. Jakamistaloutta tarkastelevien aikaisempien tutkimusten tuloksiin verrattuna, on ehkä hieman yllättävää, että näihin teemoihin kuuluvia mainintoja oli eniten ja luottamusteemaan kuuluvat maininnat jäivät vähemmälle. Jakamistaloutta tarkastelevissa tutkimuksissa, luottamuksen sanotaan nimittäin olevan yksi peruserätyksistä, jota ilman siihen liittyvä toiminta ei olisi mahdollista (Lahti & Selosmaa 2013, 23 & 27; Botsman & Rogers 2010, 91-92). Luottamus nähdään jopa eräänlaisena jakamistalouden valuuttana (Hawlitschek ym. 2016, 2).

Tutkimusten mukaan myös jakamistalouteen perustuvien erilaisten palveluiden käyttäjät ovat pitäneet luottamusta erittäin tärkeänä edellytyksenä. Esimerkiksi Facebookin äidiltä äidille-myyntiryhmiä koskevan tutkimuksen mukaan, turvallisuus ja luotettavuus olivat sen käyttäjille tärkeimpiä asioita myyntiryhmissä (Moser, Resnick & Schoenebeck 2017, 4344). Eräässä jakamistalouteen osallistumisen haasteita käsittelevässä tapaustutkimuksessa huomattiin, että vertaisvaihdamman toiminnassa yhdeksi tärkeimmäksi ja houkuttelevimmaksi tekijäksi nousi tutut ja luotettavat ihmiset. Luottamuksen tärkeyttä korostettiin varsinkin sellaisessa toiminnassa, jossa on suuret riskit, kuten lastenhoito. (Lampinen, Huotari & Cheshire 2015, 8 & 13.) Kimppakyydeissäkin on suhteellisen suuret riskit. Kyyti voi jäädä toteutumatta ja maksamatta tai kyyti ei välttämättä onnistu, niin kuin kyydin osapuolet ovat alun perin toivoneet. Isoin riski kuitenkin liittyy turvallisuuteen tai oikeastaan sen puuttumiseen. Kimppakyydin vastaanottaja voi joutua tilanteeseen,

jossa autonkuljettaja ei aja turvallisesti tai toinen osapuolista osoittautuu muuten vaaralliseksi henkilöksi.

Haastatteluissa nousi esille, kuinka haastateltavien kimppakyydit ovat pääosin tapahtuneet täysin tuntemattomien ihmisten kanssa. Tämä seikka vahvistaa luottamuksen merkitystä ja tarvetta entisestään, sillä luottamus on Resnickin ym. (2000, 46) mukaan paljon vaikeampi rakentaa toisilleen tuntemattomien osapuolten välille. Toisilleen vierailta henkilöillä ei ole aikaisempaa kokemusta toisesta, eikä tulevaisuudennäkymiä tulevista vuorovaikutustilanteista. Osapuolia ei myöskään pystytä kovin hyvin rankaisemaan huonosta käytöksestä tai palkitsemaan hyvästä. Houkutus niin sanottuun paikalta pakenemiseen on siis suurempi, kuin vuorovaikutuksen ja yhteistyön jatkamiseen, kun vuorovaikutusta ei varjosta tulevaisuuden tapahtumat. (Resnick ym. 2000, 46.) Lisäksi Facebookin ryhmissä, jotka toimivat näiden kimppakyytien sopimisen alustana, ongelma- ja ristiriitatilanteet ratkaistaan yhteisön ja ryhmän jäsenten kesken, ilman virallista kolmatta osapuolta. Botsmanin ja Rogersin (2010, 91-92) mukaan tällainen jakamistaloudelle ominainen itseohjautuvuus ja jäsenten kesken tapahtuva valvonta korostaa entisestään luottamuksen merkitystä. Näidenkin seikkojen valossa, on ehkä yllättävää, että haastatteluissa päällimmäisinä merkittävinä seikkoina mainittiin käytännönasiat, toisten käyttäytyminen ja kokemukset, eivätkä luottamus- ja turvallisuusteemat.

Harvemmat maininnat luottamuksen ja turvallisuuden tunteen tärkeydestä ei tarkoita sitä, etteivätkö haastateltavat kokisi luottamusta ja turvallisuuden tunnetta tärkeänä tai merkittävänä edellytyksenä kimppakyytien toteutumiselle tai sen jatkuvuudelle. Luottamusaspekti kuitenkin nousi esille vasta, kun siirryttiin keskustelemaan luottamuksesta ja kun asiasta kysyttiin suoraan. Osittain tämä luultavasti johtuu siitä, että haastateltavat kokivat luottamuksen niin automaattisena, ettei sen merkittävyyttä tarvinnut erikseen korostaa. Haastateltavat mainitsivat luottamuksen kuitenkin olevan välttämätöntä ja tärkeää kimppakyydeissä.

”Kyllä siinä pitää pystyä luottamaan, koska jos ei oo sitä pientäkään luottamusta nii et sie uskalla lähtee kyytiin. Ei se vaan toimi jos ei sitä oo.”

(Haastateltava numero 6, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

”Mulla on kova luotto ihmisiin ja se vaatii sitä tosi paljon. Että monella on eka kysymys, että miten sä uskallat, et jos jotain käy. Tosi huono myöntää, mutta että jos sellanen tilanne kävis, nii mä en oo ees uskaltanu ajatella, et mitä mä tekisin siinä. Vaikka mä tiien, että se on ihan realistinen uhka.”

(Haastateltava numero 2, nainen/kyydin vastaanottaja)

Tästä näkökulmasta poikkesi kuitenkin haastateltava numero neljä. Hän ilmaisi, että kimppakyydeissä ei ole kyse luottamuksesta ja näin myöskään se ei ole välttämätöntä. Jakamistaloutta tarkastelleissa tutkimuksissa tällaista näkökulmaa ei ole tullut esille, vaan niin kuin edellä on esitetty, juuri luottamus nähdään välttämättömänä peruseriaatteena (Lahti & Selosmaa 2013, 23 & 27; Botsman & Rogers 2010, 91-92). Onkin siis mielenkiintoista pohtia, miksi kyseinen henkilö ei koe, että kimppakyydeissä kyse on luottamuksesta. Tämän henkilön puheita tarkastellaan erityisen paljon, sillä se poikkeaa niin merkittävästi muiden haastateltavieni puheista.

Ensinnäkin luottamus käsitteenä on todella monitulkintainen ja tämän vuoksi vaikeasti lähestyttävä ilmiö. Sen määritelmä riippuu hyvin paljon sen käyttötarkoituksesta. (Ilmonen & Jokinen 2002, 16 & 85-86.) Luottamus voi siis tarkoittaa hyvin eri asiaa eri ihmisille, niin kuin tässä tutkielmassakin huomataan. Haastateltava numero neljä näki luottamuksen intiiminä asiana, joka syntyy vasta kun henkilöillä on jokin syvempi suhde toisiinsa. Tämä näkökulma nousi esille kuitenkin vasta, kun ryhdyttiin keskustelemaan luottamuksesta itsessään ja siitä, mitä se tarkoittaa haastateltavalle. Ennen tätä, hän myös itse käytti sanaa luottamus ja puhui luottamisesta. Hän kutsui myös kimppakyytitoimintaa jonkin tason ideologiaksi, johon uskominen ja luottaminen ovat hänen mukaan myös todella tärkeää ja jonka jatkumiseen voi vaikuttaa omalla käyttäytymisellä. Oma käytös myös heijastuu hänen mukaan siihen, kuinka muut ihmiset mahdollisesti luottavat toisiin ja kimppakyytitoimintaan. Nämä seikat vain vahvistavat sitä, kuinka käsitys luottamuksesta voi vaihdella sen mukaan, miten siitä puhutaan ja missä yhteydessä.

”Koska kyseessä ei oo pelkästään mun ja sen ihmisen välinen luottamus vaan mä oon nähny sen sellasena. Koen, että siinä on myös kysymys luottamuksesta siihen asiaan, mitä me ollaan tekemässä eli kyydinjakamiseen. Jos mä käyttäydyn typerästi, nii mä en käyttäydy huonosti vaan sitä henkilöä kohtaan, vaan mä käyttäydyn typerästi sitä koko asiaa kohtaan, mihin mä uskon. Ja tietysti sen takia, että yritän olla käyttäytymästä kuin idiootti, et se on se toinen puoli. Enemmän se on kuitenkin sitä, että ku mä teen kimppakyytejä, koska mä uskon siihen ideologiaan, mä uskon siihen toimintaan, prosessiin, että se on hyvä asia.” (Haastateltava numero 4, mies/kyydinantaja)

Haastateltava numero neljä ilmaisi myöhemmin myös näkökulmansa niin, että hän ei käyttäisi sanaa luottamus ollenkaan. Tähän hänen ajatukseensa luultavasti voi vaikuttaa se, että suomen kielessä luottamus-sanalla on monta eri merkitystä eli sen alle mahtuu monen tyyppistä luottamusta. Englannin kielessä, joka toimii tutkimuskielenä suurimmassa osassa jakamistaloutta tutkivissa teoksissa, sanoja, jotka kuvaavat luottamusta ja verbiä luottaa on monia. Näistä esimerkkeinä ovat *trust, faith, belief, confidence in, reliance on ja rely on*. Eli suomen kielessä on

ehkä liian vähän eri sanoja kuvaamaan luottamusta. Tämä näkyy myös jopa Suomen valtakunnallisissa luottamustutkimuksissa, joiden kysymysten sanotaan olevan liian monitulkintaisia luottamus-sanan määritelmän vuoksi. Näin kysymys voidaan tulkita väärin ja vastaukset voivat vaihdella paljonkin vastaajan oman tulkinnan ja ymmärryksen vuoksi. (Tilastokeskus, 2010.) On kuitenkin myös mahdollista, että haastateltaville annettiin ehkä liian vapaat kädet määritellä luottamus. Näin ollen tilanteessa ei ehkä tarkennettu tarpeeksi, mitä sillä tarkoitetaan tutkielmassa. Toisaalta, haastateltavien ja heidän omia luottamuksesta tehtyjen tulkintojen ja määritelmien liika rajoittaminen olisi ollut johdattelua, jota tulee välttää haastatteluissa. Lisäksi heidän omat tulkintansa luottamuksesta toivat esille ehkä hedelmällisempiä keskusteluja ja sitä kautta enemmän sisältöä tuloksiin. Edellä mainitut syyt voivat olla myös vastauksia siihen, miksi ylipäättänsä haastateltavat eivät tuoneet selvästi esille luottamuksen merkitystä, kun keskustelimme kimppakyyti toiminnalle merkittävistä asioista.

Luottamuksen merkitys kimppakyydeissä näyttäisi haastateltaville olevan jollain tasolla tiedostettua ja se nähdään tärkeänä henkilökohtaiselle käytölle ja kimppakyytitoiminnan jatkuvuudelle. Selvemmin luottamuksen merkitys ja sen tiedostaminen tuli kuitenkin ehkä esille, kun keskustelimme kimppakyytitoiminnasta yleisesti. Haastateltavat kokivat, että laajentuakseen ja jatkuakseen, luottamus on välttämätöntä kimppakyytitoiminnassa. Eli puhuessaan muista ihmisistä, he näkivät luottamuksen merkityksen ja sanoittivat sitä selkeämmin. Puhuessaan omista kokemuksista ja kimppakyytien hyödyntämisestä, luottamuksen merkittävyys jäi enemmän taka-alalle ja käytännöllisyyden ja sujuvuuden varjoon. Tämä voi ehkä johtua siitä, että haastateltaville luottamus oli suhteellisen automaattista, jolloin myös luottamuksen tärkeyden merkitys voi jäädä tiedostamatta omassa toiminnassa. Toisaalta sujuvuuteen ja käytännöllisyyteen liittyvät tekijät loivat taas haastateltaville osittain tunteen siitä, että toiseen voi luottaa. Eli luottamuksen merkitys tuli esille epäsuorasti, kun he puhuivat luottamuksesta henkilökohtaisella tasolla.

5.2 Luottamus yksilön ominaispiirteenä ja riskienottona

Millaisena haastateltavat sitten näkivät luottamuksen? Luottamuksen ja turvallisuuden tunteen määritelmien sanoittaminen oli haastateltaville vaikeaa, he eivät osanneet sanoa suoraan, mitä luottamus tai turvallisuuden tunne heille on. Ne nähtiin jonain vaikeasti tavoitettavina tunteina. Haastateltavien puheita pystyy kuitenkin peilaamaan jonkun verran aiempiin luottamuskäsitettä tarkastelevien tutkimusten tuloksiin, vaikka he eivät itse suoraan tuoneetkaan juuri kyseisiä määritelmiä esille.

Luottamus-käsitettä tarkastelevat tutkimukset voidaan jakaa neljään teorialuvussa esittelemiini kategorioihin, sen mukaan millaisena luottamus nähdään. Luottamus voidaan nähdä yksilön ominaispiirteenä, ennakko-odotuksena, haavoittuvaisuuden hyväksymisenä ja sille altistumisena tai kollektiivisena piirteenä. Edellisessä luvussa esitettyjen haastateltavien näkemysten perusteella, tähän tutkielmaan sopivimmin soveltuva luottamuksen näkökulma on ensimmäisenä mainittu, psykologisessa tutkimuksessa käytetty näkökulma. Siinä luottamus nähdään yksilön ominaispiirteenä. Toiset ihmiset siis vain nähdään luottavaisempina kuin toiset. Näkökulman mukaan luottamusta ei tarvitse rakentaa erikseen ihmisten välille, vaan luottamus riippuu siitä, miten luottavaisia ihmisiä keskenään toimivat henkilöt ovat. (Tyler & Kramer 1996, 10.)

Esimerkiksi haastateltava numero kuusi jakoi ihmiset niihin, joilla on vaikeuksia luottaa ja jonkun tasoisia luottamusongelmia ja niihin, joilla tällaisia vaikeuksia ei ole. Nämä yksilön yleiset taipumukset luottaa muihin taas vaikuttavat, hänen mukaan siihen, miten luottaa kimppakyytitoiminnassa muihin ihmisiin.

”Jos ihmisellä on vaikee luottaa, nii se tuskin luottaa mihinkään random ihmiseen, minkä se on bongannu jossain netissä tai jonka kyytiin se on päässy jonkun kaverin kaverin kautta. Nii sellanen ihminen ei välttämättä luota niin helposti. Mutta jos pystyy luottamaan ihmisiin yleisesti, niin ainaki omalla kohalla se viestii siitä, ettei oo sellasia luottamusongelmia.” (Haastateltava numero 6, nainen/kyydinantajavastanottaja)

Ihmisten väliset erot luottamiseen taipuvaisuudessa voivat olla yllättävänkin suuria, jos luottamus nähdään edellä esitettynä henkilön ominaispiirteenä (Tyler & Kramer 1996, 10). Haastateltavat näkivät kimppakyyti-ryhmissä olevat ihmiset osittain saman tyyppisinä persoonina. Yhteistä ryhmässä oleville ihmisille olikin haastateltavien mukaan juuri luottamisen taso. Osa haastateltavista koki, että ryhmäläiset luottavat ehkä keskivertoa paremmin tuntemattomiin ihmisiin.

”Se suomalaisten luottavaisuus näkyy aika hyvin tuolla ryhmissä, ku tuntuu, että ne jotka, hakeutuu noihin ryhmiin on, sellasia tosi luottavaisia ja uskavaisia.”
(Haastateltava numero 2, nainen/kyydin vastanottaja)

Haastateltavat näkivät siis, että taipumus luottavaisuuteen riippuu vahvasti ihmisten persoonasta. Erot ihmisten välillä voivatkin Mayerin, Davisin ja Schoormanin (1995) mukaan johtua juuri henkilön persoonatyypistä. Tyler ja Kramerin (1996, 10) taas esittävät, että halu ja valmius luottaa toisiin voi riippua siitä, miten todennäköisenä henkilö pitää, että myös toinen osapuoli vastavuoroisesti luottaa häneen. Haastateltavien havainto siitä, että myös toiset kimppakyytien

käyttäjät luottavat, voi olla siis yksi syy siihen, miksi haastateltavat itse ovat kovin luottavaisia muita kohtaan kimppakyytitoiminnassa.

Toinen Mayerin, Davisin ja Schoormanin (1995) esittämä vaikuttava tekijä yksilön halukkuuteen ja valmiuteen luottaa muihin, on yksilön kulttuurinen tausta. Suomalaisten, niin kuin myös muiden pohjoismaalaisten, sanotaan olevan suhteellisen luottavaisia, verrattuna muihin Euroopassa asuviin ihmisiin (Komu & Hellsten 2010, s.10). Haastateltavat ovat eläneet suomalaisessa yhteiskunnassa, jossa luottamus muihin ja tuntemattomiin ihmisiin sekä yhteiskunnan instituutioihin on korkealla tasolla. Ei siis ole ihme, että haastateltavani ilmaisivat useaan otteeseen, kuinka luottavat muihin ihmisiin helposti ja suhteellisen automaattisesti.

Luottamus kimppakyydeissä näyttäisi aineiston perusteella tarkoittavan myös *haavoittuvaisuuden hyväksymistä ja sille altistumista*. Määritellessään luottamusta, haastateltavat eivät tuoneet esille tätä haavoittuvaisuuden hyväksymisen näkökulmaa, eivätkä yhdistäneet riskejä ja luottamusta toisiinsa yhtä selkeästi, kuin se on luottamusta käsittelevissä tutkimuksissa yhdistetty. He puhuivat riskeistä, kun keskustelimme epäluottamuksesta ja siitä mistä se tunne syntyy. Tämä näkökulma luottamuksesta on kuitenkin keskeinen tutkielmassa ja sen tutkimustuloksissa. Suuri osa haastateltavista näki, että kimppakyyteihin liittyy riskejä ja epävarmuuksia ja koki joutuvansa ottamaan niitä hyödyntäessään kimppakyytejä. Ihmisen sanotaan nimittäin olevan haavoittuvainen luottaessaan muihin, koska kaiken tyyppiset vaihdannat ja vuorovaikutustilanteet sisältävät epävarmuuksia ja ristiriitaisuuksia, ja sitä kautta myös riskit ovat läsnä. Riskit aiheutuvatkin juuri siitä, että ihminen on haavoittuvainen ja/tai epävarma lopputuloksesta. (Beldad, de Jong & Steehouder 2010, 859.) Luottamus ja riski nähdäänkin toisiaan täydentävinä termeinä sosiaalisissa suhteissa. Epäluottamus syntyy, kun riskit ja epävarmuus ottavat yllöksen. Luottamus taas on osoitus siitä, että henkilö kyseenalaistaa turvallisuutta vähemmän. Luottamus siis takaa sen, että henkilö ei kaipaa korkean turvallisuuden tasoa ja hän hyväksyy mahdolliset riskit. (Bierhoff & Vornefeld 2004, 49.) Toisaalta on pystytty osoittamaan, että ihmisten ottaessa pieniä riskejä ja nostaessa riskien tasoa hiljalleen, luottamus kehittyy asteittain (Cook ym. 2005).

Voisi helposti ajatella, että huoli riskeistä olisi ristiriidassa sen kanssa, että henkilö ei näe tuntemattomia ihmisiä riskinä vaan mahdollisuutena, joihin voi automaattisesti luottaa. Niin kuin haastateltava numero kuusi. Riskien tiedostaminen ja muihin luottaminen eivät kuitenkaan sulje pois toisiaan. Luottamuksen rakentuminen vaatii riskienottoa, sillä ne jotka välttelevät riskienottamista tai joita vaivaa epävarmuuksien suuri määrä, voivat kokea hankalaksi rakentaa

luottamusta sosiaalisissa suhteissa (Cook ym. 2005, 123). Näin luottamusta ei siis synny henkilöiden välille, jonka vuoksi usein myös halu jatkaa vuorovaikutusta toisen kanssa katoaa (Cook 2009, 1-2).

Toisaalta epävarmuuksista ja riskeistä voidaan päästä yli rakentamalla luottamus ihmisten välille, sillä luottamus toiseen vähentää epävarmuuksia ja lieventää riskejä (Huurne ym. 2017, 485). Beldadin, de Jongin ja Steehouderin (2010, 859) mukaan onkin kaksi eri tapaa ajatella, kun pohditaan kumpaan suuntaan luottamuksen ja riskien yhteys kulkee. Eli luotammeko toisiin, koska riskejä on olemassa vai otammeko riskejä, koska luotamme muihin. Ensimmäisen ajatusmallin mukaan riskit määrittävät luottamusta. Toinen näkökulma taas korostaa sitä, että luottamus määrittää riskejä. (Mayer, Davis & Schoorman 1995.) Tutkielman aineiston mukaan luottamus näyttäisi enemmän määrittävän riskejä, eikä toisin päin. Olettamuksena tässä näkökulmassa Mayerin, Davisin & Schoormanin (1995) mukaan, nimittäin on, että luottamus on jo olemassa ja se mahdollistaa riskienottamisen. Haastateltavat sanoivat luottavansa muihin oletusarvoisesti. He ovat kysyneet hyödyntämään kimppakyytejä eli ottamaan riskejä, sillä luottavat muihin ihmisiin jo valmiiksi. Haastatteluista ei ollut havaittavissa, että riskien ja luottamuksen suhde kulkisi toiseen suuntaan. Ei olekaan siis ihme, että haastateltavat ilmoittivat luottavansa muihin helposti, mutta samalla tiedostavansa riskit ja ajatelleensa niitä jo aiemmin. Tämän näkökulman mukaan nimittäin riskien havaitsemisen kasvu voi johtaa korkeampaan luottamuksen tasoon. (Mayer, Davis & Schoorman 1995.)

Autokyytien jakamisessa riskit ovat suhteellisen korkeita, sillä tilanteita ei valvo kolmas osapuoli ja vuorovaikutus tapahtuu toisilleen tuntemattomien ihmisten kesken. Lisäksi kimppakyydeissä kyse on aina ihmisistä ja heidän turvallisuudestaan. Luottamuksen tarpeen suuruus ei nimittäin tässä määräydy sen mukaan, minkä hintainen tai arvoinen kyyti on. Esimerkiksi Facebookin kirpputoriryhmissä myyjän tarjoaman tavaran hinta suhteessa sen arvoon määrittää usein paljonkin sitä, miten suuren riskin ostaja ottaa. Kimppakyydeissä otettavan riskin taso taas ei alene, vaikka esimerkiksi kyytiä vailla oleva henkilö maksaisi kyydistä omasta mielestään kyydin arvoon nähden vähän. Kimppakyydit vaativat siis erityistä riskienottoa ja epävarmuuksien sietämistä, jopa oman turvallisuuden uhalla.

Haastateltavien kesken kuitenkin oli selviä eroja siinä, miten suurina he kokivat riskit kimppakyytitoiminnassa ja miten paljon he olivat pohtineet mahdollisia riskejä. Näihin tulosluvussa mainittuihin poikkeuksiin ja eroihin löytyy muutama mahdollinen syy. Ensinnäkin

syy näihin eriäviin ajatuksiin voi löytyä roolista, jossa henkilö toimii kimppakyydin aikana. Kaksi tulosluvussa mainittua mieshaastateltavaa (3 ja 4) suhtautuivat kimppakyytitoimintaan yleisesti varauksettomammin, kuin muut haastateltavat. He olivat molemmat myös kyydinantajia. Loput haastateltavista, yhtä lukuun ottamatta, olivat toimineet kyydin vastaanottajina ja kyydinantajina eli kokemusta oli molemmista rooleista. Loput haastateltavista myös tiedostivat riskit ehkä paremmin ja sanoivat pohtineensa mahdollisia riskejä aiemminkin. Mikä voisi sitten mahdollisesti selittää tätä eroa roolien välillä? Kyydinantajan roolissa oleva haastateltava näki, että kyse on vallasta, mikä syntyy mahdollisuudesta kontrolloida asioita.

”Toinen tietenkin on, että kun sä oot se kuski nii valta-asemassa, ettei ehkä tuu sillai mietittyä (turvallisuutta ja riskejä).” (Haastateltava numero 3, mies/kyydinantaja)

”Siinä tuo ehkä sitä turvallisuuden tunnetta se, että kun sä oot se kyydintarjoaja nii sulla on se auto ja mahdollisuus lähteä karkuun siitä tilanteesta helpommin kuin sit sillä toisella. Et toinenhan vähän niiku alistuu siihen sun valtaas, kun sä oot kuski. Et mä oon ns pomo siinä ja sähän oot siinä hallitsevassa asemassa, kun sä oot se kyydintarjoaja.” (Haastateltava numero 3, mies/kyydinantaja)

Autonomistajan ei siis tarvitse ehkä miettiä omaa turvallisuuttaan niin paljon kuin sen, joka kyytiin tulee. Totta kai myös kyytiintulija voi osoittautua epäluotettavaksi ja vaaralliseksi. Haastatteluista oli kuitenkin melko selvästi havaittavissa, että henkilöt näkivät isommat riskit kyydin vastaanottajilla kuin sen tarjoajilla. Kyydin vastaanottajan tulee haastateltavien mukaan nimittäin myös ottaa enemmän huomioon niin sanottuja helppoutteen ja toimivuuteen liittyviä asioita. Se, että kimppakyyti ei esimerkiksi toteudu on usein ikävämpää kyydin vastaanottajalle, kuin sen tarjoajalle.

Haastateltava numero neljä, joka näki riskit kimppakyydeissä lähes olemattomina, myös koki, että kimppakyydit eivät vaadi luottamusta toisiin ihmisiin, vaan varovaisuutta. Ei sinänsä ole ihme, että hän ei kokenut tätä luottamusta merkittävänä tai välttämättömänä tekijänä kimppakyydeissä, sillä Beldad, de Jongin ja Steehouderin (2010, 859) mukaan luottamusta ei tarvita, jos tapahtumiin tai toimiin ei liity yhtään epävarmuuksia ja riskejä.

Näyttäisi siltä, että myös sukupuoli voisi selittää eroja siinä, miten haastateltavat ajattelevat riskeistä ja epävarmuustekijöistä tai kuinka paljon he ovat pohtineet niitä aiemmin. Riskien kieltäminen tai se, että henkilö ei ollut pohtinut mahdollisia riskejä aiemmin, nousi esille kahden miehen (numero 3 ja 4) haastatteluista. Loput haastateltavista olivat naisia, jotka olivat pohtineet

riskejä jo aiemmin ja toivat selvemmin esille tiedostavansa mahdolliset riskit. Haastateltavat myös itse nostivat esille tarinoita ja ajatuksia sukupuolten välisistä eroista. Toinen miehistä esitti, että miesten ei ehkä edes tarvitse miettiä mahdollisia riskejä yhtä paljon kuin naisten. Hän koki riskit pieninä, lähes olemattomina, osittain sen vuoksi, että hän on mies. Hän sanoi päässeensä myös helpolla siinä, että hänen ei ole tarvinnut pohtia mahdollisia negatiivisia kokemuksia, jotka syntyvät epämiellyttävästä, sanojensa mukaan usein miespuolisesta seurasta. Kyseinen haastateltava siis näki, että naiset joutuvat kohtaamaan enemmän epämiellyttäviä kokemuksia ja sitä kautta miettimään mahdollisia riskitilanteita enemmän. Haastateltavista myös yksi naisista toi esille, kuinka Facebook-ryhmissä juuri vain naisia oltiin varoiteltu epäluotettavista henkilöistä.

”Jossain vaiheessa varotettiin nimenomaan naisia, että siellä oli määrättyjä tyyppejä, jotka... Niistä tuli sit ihan nimenanto. Et ne oli sit sitä mieltä, että he maksaa muuna kun euroina sit niitä matkoja. Et niistä varoteltiin sitte, et oli nimet ja tuntomerkit. Ne saatiin kyllä sit nopeesti pois. Et siel on nii valtava määrä niitä ihmisiä, että se leviää sit nopeesti se tieto.” (Haastateltava numero 1, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Tietoisuus siitä, että naisiin kohdistuu yleisemmin epämiellyttävää käyttäytymistä ja huonoja kokemuksia, voivat olla siis syynä siihen, miksi naiset ovat ehkä pohtineet mahdollisia riskejä enemmän ja tiedostavat ne sen vuoksi myös paremmin. Kun vastaavasti miehet tiedostavat sen, että miehiin kohdistuva ahdistelu tai ei toivottu käyttäytyminen on harvinaisempaa.

Voidaankin ehkä siis sanoa, että neljä haastateltavaa näkivät selkeimmin luottamuksen riskienottona, sillä tiedostivat riskit ja kokivat niiden vaikuttavan luottamukseen. Loput kaksi eivät olleet miettineet mahdollisia riskejä tai kielsivät ne, jolloin myöskään he eivät ehkä kokeneet, että luottamuksella ja riskeillä olisi ainakaan omassa käyttäytymisessään niin suurta yhteyttä.

5.3 Luottamusta vahvistavat tai heikentävät tekijät verkkovuorovaikutuksessa ja yhteisöllisessä kanssakäymisessä

Aiemmin teorialuvussa määritelty Pettiten (2004, 118) kehyksen todiste (the evidence of frame) on Simpsonin (2011, 32) mukaan ainut todiste tai vihje, jota voidaan hyödyntää, kun arvioidaan toisen luotettavuutta verkkovuorovaikutuksessa. Tämän näkemyksen mukaan verkossa luotettavuutta voidaan arvioida ja luottamusta lisäävät erilaiset maine- ja arvostelujärjestelmät. Suuri osa menestyneistä jakamistalouteen perustuvista palveluista ja sovelluksista, kuten Airbnb ja Uber, turvautuvat aikaisemmin esitellyihin mainejärjestelmiin, halutessaan edistää luottamusta ja sitä kautta

mahdollistaa tavaroiden ja palveluiden vaihdon tuntemattomien kesken (Moser, Resnick & Schoenebeck 2017, 4344). Ei siis ole ihme, että maine- ja arvostelujärjestelmät nostetaan usein esille, kun puhutaan jakamistalouden toiminnassa edellytettävästä luottamuksesta ja sen syntymekanismeista.

Facebookin kimppakyyti-ryhmissä tämän tyyppisiä, useimmiten jakamistaloudessa hyödynnettäviä järjestelmiä, ei ole kuitenkaan olemassa. Facebookin ryhmät ovat epävirallisia, voittoa tavoittelemattomia ja vapaaehtoisten ylläpitäjien ylläpitämiä yhteisöjä, joissa ei ole saatavilla muitakaan Moserin, Resnickin ja Schoenebeckin (2017, 4344) mainitsemia perinteisiä verkkovuorovaikutuksen ja -kaupankäynnin toimintoja tai vakuuksia. Näitä heidän mainitsemiaan mekanismeja ovat muun muassa juuri mainejärjestelmät, hakukoneet ja kuluttajasuojaohjelmat, jotka tarjoavat rahat-takaisin takuuta. Millaiset mekanismit ja tekijät sitten rakentavat luottamusta ja vähentävät epäluottamusta kimppakyytien käyttäjien välillä ja näin mahdollistavat kimppakyytitoiminnan myös toisilleen tuntemattomien ihmisten kesken?

Tätä aihetta ovat käsitelleet Moser, Resnick ja Schoenebeck (2017) artikkelissa nimeltään *Community Commerce: Facilitating Trust in Mom-to-Mom Sale Groups on Facebook*. Tutkimuksen aineistona he ovat käyttäneet Facebookin äidiltä äidille-myyntiryhmien käyttäjien haastatteluita. He kutsuvat Facebookissa tapahtuvaa, perinteisestä verkkokanssakäymisestä- ja kaupankäynnistä poikkeavaa, kanssakäymistä *yhteisölliseksi kaupankäynniksi ja kanssakäymiseksi* (community commerce). Tutkimuksesta nousi esille kolme eri tekijää, jotka vahvistivat ja loivat luottamusta ja turvallisuuden tunnetta yhteisöllisessä kaupankäynnissä. (Moser, Resnick & Schoenebeck 2017, 4344.)

Ensimmäinen näistä oli se, että ryhmän jäsenet valikoidaan. Ryhmä oli siis suljettu ja jäsenien tuli pyytää ylläpidolta lupa liittyä ryhmään. Selektiivisyys nähtiin hyvänä ja tärkeänä seikkana, joka erityisesti edisti luottamusta ja turvallisuuden tunnetta. Käyttäjät myös luottivat ylläpitäjiin ja heidän arvostelukykyynsä valita luotettavat henkilöt ryhmiin. (Moser, Resnick & Schoenebeck 2017, 4349-4351.)

Toinen luottamusta ja turvallisuutta vahvistava tekijä oli monen eri tason käyttäytymissäännöt ja valvonta. Ihmisten käytöstä siis ohjattiin ja valvottiin ryhmän yksittäisten käyttäjien, ylläpidon ja koko ryhmän tasolla. Yksilöt ilmoittivat epäasiallisesta käyttäytymisestä, epärehellisyydestä ja varastamisesta ryhmän ylläpidolle ja joissakin tapauksissa, jopa koko ryhmälle ilmiäntamalla henkilön ja varoittamalla henkilöstä ryhmän seinällä. Myös ylläpidon rooli nähtiin tärkeänä ja

käyttäjien mukaan ylläpitäjät olivat todella aktiivisia valvonnassa. Ihmisten käytöstä ohjattiin laatimalla ohjeita, muistuttamalla niistä ja valvontaa tehtiin vastaamalla valituksiin ja etsimällä mahdollisia huijareita. Ryhmätason valvontaa tehtiin taas esimerkiksi jakamalla tarinoita yhdessä ryhmän seinällä, siitä kuinka joku henkilö toistuvasti oli pettänyt luottamuksen. Osa käyttäjistä näkivät tämän julkisen negatiivisen palautteen annon kuitenkin julkisena häpäisynä, joka usein johti konflikteihin. (Moser, Resnick & Schoenebeck 2017, 4349-4351.)

Kolmas tekijä, joka liitettiin luotettavuuteen ja turvallisuuteen oli jaettu identiteetti tai yhteiset piirteet ja ominaisuudet jäsenten kesken. Tässä tutkimuksessa ryhmän jäsenet asuivat useimmiten samoissa naapurustoissa, jolloin yhteistä oli jo heidän asuinpaikkansa. Myös äitiys koettiin yhdeksi jaetuksi yhteiseksi identiteetiksi. Luottamusta edisti myös mahdollisuus nähdä henkilön profiili, josta pystyi päättämään jotain toisen persoonasta tai elämästä. Kuitenkin useimmissa tapauksissa luotto toisiin oli niin vahva, että käyttäjillä harvemmin oli tarvetta käydä katsomassa profiilisivua. Jaetusta identiteetistä huolimatta äidit pitivät muita äitejä kuitenkin useimmiten vieraina henkilöinä tai enintään tuttavina. (Moser, Resnick & Schoenebeck 2017, 4349-4351.)

Tutkielman aineistosta nousi osittain esille nämä kolme edellä mainittua tekijää, jotka lisäävät luottamusta ja turvallisuuden tunnetta yhteisöllisessä kaupankäynnissä. Ne nousivat kuitenkin eri muodoissa, sillä myös kyseiset Facebook-ryhmät ovat luonteeltaan erilaisia. Hyvänä esimerkkinä tästä on ryhmän jäsenten heterogeenisuus/homogeenisuus. Tutkimuksessa esitetyn ryhmän jäsenet olivat kaikki saman alueen äitejä eli ryhmä oli melko homogeeninen tässä suhteessa (Moser, Resnick & Schoenebeck 2017, 4349-4351). Kimppakyyti-ryhmän voidaan sanoa taas olevan melko heterogeeninen ryhmä, sillä ryhmän jäsenet ja haastateltavani asuvat eri puolella Suomea, ryhmään kuuluu eri-ikäisiä ja myös sukupuoli vaihtelee. Heitä ei yhdistä myöskään mikään tietty rooli elämässä. Toisin sanoen heillä ei ole saman lailla selkeää jaettua ryhmäidentiteettiä eikä yhteisiä ominaisuuksia, kuin Moserin, Resnickin ja Schoenebeckin (2017) tutkimuksen haastateltavilla. Onkin siis luonnollista, että haastateltavat eivät suoraan maininneet jaettua ryhmäidentiteettiä luottamusta lisäävänä tekijänä. Haastateltavat toivat esille kuitenkin sen, kuinka suomalaisuus itsessään ja Suomi maana rakentaa luottamusta kimppakyydeissä. Suomalaisuus voisikin siis olla se jaettu identiteetti, joka lisää luottamusta muihin kimppakyyti-ryhmän käyttäjiin. Niin kuin jo aikaisemmin mainittiin edellisessä kappaleessa, suuri osa haastateltavista nosti esille, kuinka luottamusta toisiin ei tarvitse edes oikeastaan rakentaa, sillä se on olemassa jo automaattisesti.

Haasteltavat toivat esille muutamia syitä miksi he käyttävät kimppakyytejä, toisin sanoen keskustelimme motiiveista. Yksi selvä motivaattori oli yhteisöllisyys, sosiaaliset kontaktit ja mahdolliset oikeat ihmissuhteet. Sosiaalisuus ja halu luoda sosiaalisia kontakteja nähtiin myös yhdistävänä tekijänä kimppakyytien käyttäjien kesken.

”Koen että näissä kimppakyydeissä voi tulla jopa ihan oikeita ja todella tärkeitä kohtaamisia.” (Haastateltava numero 1, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

”Se sosiaalisuus ja ne kontaktit on jopa ehkä yks syy miks käytän näitä, koska sillo ku mie ajan yksin, nii haluan soittaa aina jollekki koska miulla tulee tosi tylsää. Ei jaksu keskittyä siihen ajamiseen pelkästään. Harvemmin on nii, että haluisin sen koko automatkan olla hiljaa ja tuijottaa vaan tietä... Mie kuitenkin tykkään ihmisistä ja tykkään olla sosiaalinen. Ja uudet ihmiset on aina mielenkiintoisia ja niiltä pääsee kyselee kaikkiea. Mua kiehtoo ehkä enemmänkin tuntemattomat ihmiset, enkä nää niitä uhkana enkä riskinä, vaan mahdollisuutena. Ja oon itseasiassa kahteen ihmiseen ihan tutustunut tällasen kimppakyydin kautta. Ollaan ihan niitten kanssa ihan kavereita vieläkin. Et niistä voi mulle tulla enemmänki ku vaan kyyti tai nään sen mahdollisuuden siinä.”
(Haastateltava numero 6, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

”Ja just se että ku ne ihmiset siellä ryhmissä on varmaanki aika samantyyppisiä, et halutaan just sitä kontaktia muiden ihmisten kanssa. Et jos meet sinne bussiin kököttää nii tuskin sä siellä rupeet rupattelee ihmisten kanssa. Ja on tärkeitä että tää lisääntyis vaan.” (Haastateltava numero 5, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Yksi haastateltavista kertoi, ettei käytä kimppakyytejä sosiaalisten kontaktien vuoksi. Hän koki, ettei halua edes oppia tuntemaan hänen kyydissään olevia ihmisiä. Häntä motivoi enemmänkin auttamisenhalu.

”Toinen syy on se, että mä vaan tykkään antaa ihmisille kyytejä. Mä oon kohdannu elämässä niin paljon hyvää, että tää on tapa jakaa sitä ja antaa takaisin. Mä uskon sellaseen kollektiiviseen hyvyyden kasvattamiseen, että ku me kaikki osallistutaan siihen hyvyyden lisäämiseen, nii nettotulos on isompi. Siitä tulee vaan hyvä mieli ja joku saa apua. Ja se vaan kasvattaa sellasta kollektiivista hyvinvointia. Sen ei tarvii olla sen kummempi” (Haastateltava numero 4, mies/kyydinantaja)

Toinen selvästi esiin noussut syy käyttää kimppakyytejä liittyykin ideologia-aspektiin, johon haastateltavan numero neljän mainitsevat auttamisenhalun ja kollektiivisen hyvinvoinnin kasvattamisen näkisin myös kuuluvan. Asioiden ja tavaroiden jakaminen oli selvästi yhdistävä

motivaattori. Syyt jakamiseen taas liittyivät suurimmaksi osaksi taloudelliseen hyötyyn ja ekologisuuteen.

”Se on kuitenkin sitä, että ku mä teen kimppakyytejä, koska mä uskon siihen ideologiaan, mä uskon siihen toimintaan, prosessiin, että se on hyvä asia.”

(Haastateltava numero 4, mies/kyydinantaja)

”Kun mietitään auton käyttöaika, nii valtaosa ihmisitä ajaa sen puoltuntii aamuin illoin ja 2-3 kertaa puol tuntii sen lisäksi. nii se auto seisoo parkissa melkein 95% ajasta. Sehän on ihan hirveetä resurssien hukkaamista. Vaikkei oo itte mikää viherpiipertäjä ite, mutta et silti ajattelee että toi on tosi tyhmää. Et ihan sellasen taloudellisten resurssien tuhlaamisena, et neki rahat vois pistää jonnekki muualle.”

(Haastateltava numero 3, mies/kyydinantaja)

”Toki mulle merkkää myös se ekologisuus ja vaikkei ne oo aina välttämättä budjetillisesti niitä järkevimpiä ratkasuja.” (Haastateltava numero 2, nainen/kyydin vastaanottaja)

Haastatteluiden perusteella samankaltaiset motiivit voidaankin liittää tähän jaettuun identiteettitekijään. Ryhmän samankaltainen ajatusmaailma ja yhteneväiset arvot, kuten tavaroiden ja asioiden jakaminen ja sitä kautta ekologisuus ja resurssien säästäminen, luovat ihmisten välille luottamusta. Haastateltavat eivät suoraan esittäneet, että yhtäläiset motiivit ja arvot olisivat luottamusta lisääviä tekijöitä. Ideologiat, arvot ja syyt toimia ovat kuitenkin paljon abstraktimpia yhdistäviä tekijöitä, kuin esimerkiksi sukupuoli, asuinpaikka tai kansalaisuus. Tämän vuoksi haastateltavat eivät ehkä suoraan nähneet tai tiedostaneet näitä asioita luottamusta vahvistavina tekijöinä, niin kuin esimerkiksi suomalaisuutta.

Yksi edellä esitetyssä tutkimuksessa mainittu luottamusta lisäävä tekijä oli ryhmän selektiivisyys. Ainoastaan yksi haastateltavista mainitsi lyhyesti tästä aiheesta. Häenkään ei kokenut, että valikoinnista olisi hyötyä eikä osannut sanoa, ketkä jättäisi ryhmän ulkopuolelle. Selektiivisyydellä eli jäsenten tarkalla valikoimisella ei haastateltaville näyttäisi siis olevan merkitystä luottamuksen ja turvallisuuden tunteen rakentumisessa. Vaikka kimppakyyti-ryhmään pääsy vaatii saman lailla ylläpitäjän hyväksynnän, kuin tutkimuksessa tarkastellussa ryhmässä. Tämä voi johtua moneen kertaan haastateltavien mainitsemasta, niin sanotusta automaattisesta luottamisesta muihin ihmisiin, joka luultavasti taas selittyy yhteiskuntamme korkealla yleisellä luottamuksen ja luottamisen tasolla. Haastateltavien kokemat positiiviset kokemukset kimppakyydeistä ehkä myös vähentää selektiivisyystekijän merkitystä. Toisin sanoen, haastateltavat kokivat, ettei siihen ole minkäänlaista tarvetta toisin kuin tutkimuksessa haastateltavat äidit.

Keskustelimme haastateltavien kanssa Facebookin ja kimppakyyti-ryhmien hyvistä ja huonoista puolista. Tällöin nousi esille valvonta, säännöt, ilmiannot ja ylläpitäjien rooli. Ylläpitäjiin pääsääntöisesti luotettiin ja heidän toimintansa nähtiin positiivisena.

”Hyvin kyllä varotetaan, jos ollu jotain ja pystyny hyvin luottamaan, että niistä (häiriökäyttäytymisistä tai epäluotettavista käyttäjistä) ilmoitetaan.”

(Haastateltava numero 1, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

Yksittäisten käyttäjien ja koko ryhmän toteuttama valvonta ja epäasiallisista henkilöistä ilmoittaminen nähtiin myös tärkeänä ryhmissä. Yksi haastateltava kuitenkin nosti esille, kuinka ylläpidolla tulee olla vastuu siitä, mitä niin sanotuista ilmiannetuista henkilöistä julkaistaan ryhmän seinällä. Haastateltavan puheesta on havaittavissa sama huoli, kuin Moserin, Resnickin ja Schoenebeckin (2017, 4350) tutkimuksessa, jossa osa äideistä pelkäsi, että ilmiannot ja negatiiviset kirjoitukset voivat häpäistä käyttäjän, vaikka syytä tähän ei olisi.

”Aika hyvinhän siellä, että jos jollakin on tullu jotain huonoja kokemuksia toisesta käyttäjästä, nii sit siellä ilmoitetaan. Nii sehän on ihan hyvä, et tavallaan tietosuu lisääntyy.” (Haastateltava numero 5, nainen/kyydinantaja-vastaanottaja)

”Mä oon sitä mieltä, että yksittäistapaukset pitää ilmottaa, mutta ylläpidolla on jonkilainen vastuu näiden tietojen julkamisessa. Et jos useampi ihminen ilmottaa, että tästä tietyistä puhelinnumerosta on soitettu ja tarjottu epämäärästä kyytiä, nii se on hyvä laittaa. Ja mun mielestä tossa kimppakyyti-ryhmässä on ollukki tollasia varoituksia. Mutta tätä vapaaehtosesti tekeville moderaattoreille, se on aika iso vastuu ja velvollisuus, jos aletaan olettaa, et he tekis kyydin tarjoajien ja vastaanottajien moderointia.”
(Haastateltava numero 4, mies/kyydinantaja)

Haastateltavat eivät kuitenkaan suoranaisesti ilmaisseet, että ylläpitäjien toiminta, valvonta tai toisten käyttäjien ilmoitukset loisivat luottamusta ja turvallisuuden tunnetta. Luottamuksesta ja sen rakentumisesta puhuttaessa ei nimittäin mainittu kertaakaan näitä tekijöitä. Nämä aspektit nousivat esille vain, kun kysyttiin ylläpitäjien roolista ja ryhmien toimivuudesta. Esimeriksi ylläpitäjien toiminnan nähtiin enemmänkin luovan järjestystä ja sujuvuutta, sekä heidän toiminnallaan nähtiin olevan vaikutusta siihen, että ryhmän kirjoitukset ja ilmoitukset pysyivät aiheessa ja asiallisina. Toisaalta haastateltavien mukaan, luottamusta ja turvallisuuden tunnetta verkossa luovat juuri toimivuus ja sujuvuus sekä ihmisten käyttäytyminen verkossa. Nämä seikat nähtiin itseasiassa jopa yksinä merkittävimpinä luottamusta rakentavina tekijöinä, jotka juuri yhteiset säännöt, ylläpitäjien

toiminta ja tietynlainen valvonta mahdollistavat. Välillisesti ylläpitäjien toiminta ja valvonta sekä säännöt siis ehkä kuitenkin luovat luottamusta ihmisten välille verkkoympäristössä. Yksi haastateltavista koki, että vastuu on aina kuitenkin itse käyttäjällä ja luottamuksen pitää tulla itsestään eikä nojautua kolmansiin osapuoliin kuten ylläpitäjiin tai muiden ilmoituksiin.

”Et luottamusasiat ja se, että onko toinen luottamuksen arvoinen, on sit ihan henkilöiden oma asia mikä pitää itse arvioida ja ottaa selville.”

(Haastateltava numero 4, mies/kyydinantaja)

Näyttäisi siis siltä, että Moserin, Resnickin ja Schoenebeckin (2017) tutkimuksessa saadut tulokset ja tämän tutkielman tulokset luottamuksen rakentumisesta verkkovuorovaikutuksessa ja yhteisöllisessä kaupankäynnissä kohtaavat osittain. Ryhmän selektiivisyydellä ei tutkielmassa näyttäisi kuitenkaan suoraan olevan merkitystä luottamuksen tasolle, niin kuin äideille heidän tutkimuksessaan. Toisaalta haastateltavat itse tekivät arvioita toisista tarkastelemalla heidän profiilikuviaan, seinäkirjoituksia ja henkilökohtaisia tietoja. Tietynlaisten kuvien, tekstien sekä kirjoitustyylien sanottiin lisäävän luottamusta. Näin he siis itse melko tarkasti valikoivat kimpapakyytiläiset, vaikka itse ryhmä ei sitä tehnyt. Voidaan siis sanoa, että haastateltavien harjoittama selektiivisyys oli myös yksi hyvin vahvasti luottamuksen tasoon vaikuttava tekijä. Käyttäytymissääntöjen ja valvonnan merkitys näyttäisi myös ainakin välillisesti olevan merkittäviä tekijöitä luottamuksessa. Identiteetti-aspekti oli näistä kolmesta tekijöistä ehkä vahvin ja selkein, sillä haastateltavat mainitsivat moneen kertaan, esimerkiksi positiivisena tekijöinä suomalaisuuden ja Suomen yhteiskuntana.

Moserin, Resnickin ja Schoenebeckin (2017) mukaan yhteisöllisestä kaupankäynnistä tai kanssakäymisestä, kuten Facebookin ryhmissä tapahtuvasta toiminnasta, puuttuvat täysin perinteisessä verkkokaupankäynnissä käytetyt mainejärjestelmät, joiden avulla luottamusta lisätään tuntemattomien ihmisten kesken. Facebookin ryhmien seinille kirjoitettuja julkaisuja ja ilmiantoja toisista henkilöistä, ja ylläpidon valvontaa voidaan kuitenkin ehkä kutsua jonkinlaiseksi maine- ja arvostelujärjestelmäksi. Ne eivät tietenkään täytä systemaattisen järjestelmän tunnusmerkkejä, mutta käyttäjillä on kuitenkin mahdollisuus nostaa esiin epäkohtia ryhmän seinällä ja näin arvioida muut käyttäjät.

5.4 Toisesta saadut todisteet luottamuksen rakentajana kasvokkaisessa vuorovaikutuksessa

Toisen luotettavuutta tulee arvioida uudelleen, kun kimppakyydin osapuolet tapaavat kasvotusten. Luottamus voi nimittäin murentua tässä kohtaa, vaikka toinen vaikuttaisi luotettavalta verkon välityksellä. Toisaalta luottamus toista kohtaan voi myös vahvistua, kun henkilön kohtaa reaali maailmassa. Luotettavuuden ja luottamuksen mahdollinen heikentyminen tai vahvistuminen tässä kohtaa voi johtua siitä, että kasvokkaisessa vuorovaikutuksessa luottamuksen arvioinnin avuksi voi tulla jo aikaisemmin esitellyt kolme Pettiten (2004, 118) mainitsemaa reaali maailman todistetta ja yksi Simpsonin (2011, 31) täydentämä todiste.

Haastatteluista näistä nousi esille selvästi ”kasvojen todiste” (the evidence of face). Ihmisen nähdessä toisen kasvopiirteet ja kehonkielen sekä kuullessaan puheäänensä, hänellä on helpompi arvioida esimerkiksi, millainen henkilö toinen oikeasti on tai puhuuko toinen totta. Haastateltavat ensinnäkin arvioivat toisen olemusta, ulkonäköä ja käyttäytymistä kohdatessaan. He siis kokivat, että heille tulee luottavaisempi olo, jos toinen luo hyvän katsekontaktin ja kättelee. Lisäksi tietynlainen rauhallinen ja siisti olemus lisäsi luottamusta.

Toinen todiste eli ”kehyksen todiste” (the evidence of frame) voi taas vastaavasti auttaa arvioimaan toisen luotettavuutta, kun henkilö näkee, kuinka toinen osapuoli toimii muiden ihmisten kanssa (Pettit 2004, 118). Jos henkilö näkee toisen osapuolen positiivisessa valossa voi luottamus lisääntyä ja vastaavasti jos hän kokee, että toinen toimii epäsuotuisasti muiden kanssa voi luottamuksen taso laskea. Kimppakyydeissä tätä todistetta ei kuitenkaan aina ole saatavilla, sillä kyyti voi toteutua vain kahden henkilön kesken. Näin ei synny tilanteita, joissa kolmas osapuoli voisi seurata sivusta kahden henkilön vuorovaikutustilannetta ja näin arvioida esimerkiksi kyydinantajan luotettavuutta. Haastateltavien puheista nousikin esille, kuinka kimppakyydeissä useimmiten on ollut mukana vain yksi henkilö heidän lisäksi. Luultavasti tämän vuoksi haastateltavat eivät tuoneet esille tätä tapaa arvioida toisen luotettavuutta, eikä sillä nähty olevan merkitystä luottamuksen tasolle, vaikka se voisi olla mahdollista kimppakyydeissä. Haastateltavat kyllä ilmaisivat, että heillä on luottavaisempi ja turvallisempi olo jos autoon tulee muitakin. Kukaan ei kuitenkaan ilmaissut sen johtuvan tästä niin sanotusta kehyksen todisteesta.

Haastateltavien kokemien kimppakyytien toiset osapuolet olivat olleet aina tuntemattomia tai lähes tuntemattomia haastateltaville. Näin ollen heille ei ollut kertynyt kokemuspohjaa juuri siitä henkilöstä, jonka kanssa jakoivat autokyydin. Tämän vuoksi kolmannelle Pettiten (2004, 118)

nostamasta mahdollisesta reaali maailman todisteesta, ”arkiston todiste” (the evidence of file), ei näyttäisi olevan hyötyä tässä yhteydessä. Kyseinen todiste auttaa nimittäin arvioimaan toisen luotettavuutta aikaisempien omien henkilökohtaisten kokemusten avulla, jotka ovat kertyneet vuorovaikutuksen toisesta osapuolesta. Haastateltavat kertoivat, että aikaisemmat kokemukset kimppakyydeistä ovat vaikuttaneet positiivisesti luottamukseen. Heillä ei kuitenkaan suurimmaksi osaksi ole ollut kokemusta samasta ihmisestä, vaan kokemus on kertynyt uusien ihmisten myötä. Tämän todisteen hyödyntäminen yleisesti jakamistaloudessa on melko haasteellista, sillä siinä vaadittavat vuorovaikutustilanteet, niin verkossa sekä reaali maailmassa, tapahtuvat usein toisilleen tuntemattomien ihmisten kesken.

Näitä reaali maailman todisteita on täydennetty vielä yhdellä todisteella eli kontekstin todisteella. Siinä tietty konteksti tai tilanne määrittää sitä, miten arvioimme toisen luotettavuutta. Toisin sanoen, konteksti vaikuttaa siihen koemmeko toisen luotettavana vai epäluotettavana, eikä niinkään se kuka toinen henkilö on. (Simpson 2011, 31.) Tämä nousi vahvasti esille tutkielman aineistosta – haastateltavat pääosin luottivat toiseen osapuoleen, riippumatta siitä kuka toinen oli. Tämä vahva luottamus luultavasti johtui siitä, että henkilöt luottivat ”kimppakyyti-ideologiaan”. Lisäksi kimppakyytitilanteet ja Facebookin kimppakyyti-ryhmät nähtiin sellaisina, joissa on helppo luottaa muihin. Suomi ja suomalaisuus kontekstina ohjasi myös sitä, miten haastateltavat arvioivat toisen luotettavuutta. Suomea pidettiin turvallisempana maana toteuttaa kimppakyytejä, kuin muita maita. Haastateltava numero kaksi esimerkiksi sanoi haluavansa liftata Keski-Euroopassa, mutta luottamus ei vielä hänen mukaan riitä siihen, vaikka Suomessa hän sanojensa mukaan on liftannut paljon. Haastateltava numero neljä vastaavasti esitti, kuinka hän ei ulkomailla tarjoaisi niin helposti muille kyytejä ja katsoisi tarkemmin kenelle kyytejä tarjoaisi.

Näyttäisi siis siltä, että kimppakyydeissä vaadittavaa luottamusta arvioidaan ja sen nähdään syntyvän ja kasvavan eri tavalla kuin toisen tyyppisessä vuorovaikutustilanteessa. Pettiten (2004) mainitsevat kasvokkaisessa vuorovaikutuksessa hyödynnettävät todisteet soveltuvatkin siis ehkä paremmin perinteisiin vuorovaikutustilanteisiin, jossa ihmiset ylipäänsä tuntevat toisensa ja ovat oppineet tuntemaan toisensa kasvotusten, eivätkä verkon välityksellä.

6. Johtopäätökset

Tutkielman tavoitteena oli ymmärtää ja tuoda esille, mikä merkitys luottamuksella on autokyytien jakamisessa, millaista luottamus on tässä kontekstissa sekä millaiset tekijät haastateltavien mukaan mahdollisesti lisäävät tai heikentävät luottamusta muihin. Tutkielmassa tarkasteltiin aluksi jakamistaloutta eli yhteisöllistä kuluttamista yleisellä tasolla ja esitettiin, miten jakamistalous on kehittynyt ja mitä se vaatii toimiakseen ja jatkuakseen. Seuraavaksi siirryttiin käsittelemään luottamusta, eli määriteltiin, mitä luottamus tarkoittaa vuorovaikutussuhteissa ja millaisia haasteita luottamukseen liittyy jakamistaloudessa, kun vuorovaikutus tapahtuu verkossa. Teoriaosuuden lopussa esiteltiin mekanismeja, joiden on nähty vaikuttavan luottamuksen syntyyn jakamistaloudessa. Seuraavaksi käsiteltiin sitä, kuinka tutkielma on tehty ja miten aineisto on kerätty. Tämän jälkeen siirryttiin tutkimustuloksiin, jotka on jaoteltu neljään eri teemaan; merkittävät edellytykset, kokemukset, luotettavuuden arviointi ja luottamuksen rakentuminen. Pohdintaluvussa analysoitiin näiden teemojen tutkimustuloksia ja esitettiin joitakin omia näkemyksiä aiheista. Lisäksi luvussa vertailtiin tuloksia aiempiin tutkimustuloksiin ja liitettiin tulokset aiempiin jakamistaloudesta käytyihin keskusteluihin ja tutkimuksiin. Tässä luvussa esitellään lyhyesti tärkeimmät tulokset ja arvioidaan tutkielman onnistumista. Luvussa tarkastellaan myös tulosten ja koko tutkielman merkitystä laajemmassa mittakaavassa. Lopuksi esitetään mahdollisia jatkotutkimuskysymyksiä.

6.1 Yhteenvedo tutkimustuloksista

Autokyytien jakaminen vaatii vuorovaikutusta tuntemattomien ihmisten kanssa verkon välityksellä sekä kasvotusten. Käyttäjillä ei siis useimmiten ole aiempaa kokemusta toisesta henkilöstä. Näiden seikkojen vuoksi, luottamuksen merkitys korostuu kimppakyydeissä. Haastateltavat näkivät kuitenkin luottamuksen suhteellisen automaattisena, eikä sitä heidän mukaan ole tarvinnut joka kerta rakentaa uudelleen, vaikka vuorovaikutuksen osapuoli vaihtuu. Haastateltavien luottamista kimppakyytitoimintaa ja yleisesti tuntemattomia henkilöitä kohtaan on siis vaikea horjuttaa. He näkevät muut toiminnassa mukana olevat yksilöinä, joiden teot vaikuttavat pääosin vain kyseiseen vuorovaikutussuhteeseen ja yksittäiseen kimppakyydin toteutumiseen. He tiedostivat myös olevansa erittäin luottavaisia. Yksi haastateltavista jopa ilmaisi, ettei kyse ole luottamuksesta. Tämä on tutkielman yksi merkittävimmistä tuloksista, sillä tämänkaltaisia tuloksia ei ole saatu muissa jakamistaloutta käsitelleissä tutkimuksissa. Yhteiskunta, jossa jakamistaloutta tarkastellaan, näyttäisi vaikuttavan vahvasti siihen, kuinka merkittävänä ja automaattisena luottamus muihin koetaan. Yhdysvalloissa, jossa suuri osa jakamistaloutta koskevat tutkimukset on tehty, luottamus muihin on suhteellisen heikolla tasolla. Luottamus Pohjoismaissa on jopa muihin Euroopan maihin

verrattuna todella korkealla tasolla (Komu & Hellsten 2010, 10). General Social Surveyn tutkimustulosten mukaan vain kolmannes Yhdysvaltojen väestöstä sanoo, että muihin voi luottaa. World Value Surveyn mukaan suomalaisista jopa noin 60 prosenttia sanoo luottavansa muihin ihmisiin. (Melkas 2014.) Ei siis ehkä ole ihme, että haastateltaville luottamus oli automaattisesti läsnä verkossa sekä reaali maailmassa. Tutkielman tulos kertoo mahdollisesti siis myös jotain suomalaisista ja suomalaisesta yhteiskunnasta. Pitää kuitenkin muistaa, että haastatellut henkilöt olivat mahdollisesti niin sanottuja kimppakyytien edelläkävijöitä, jotka ilmaisivat itsekkin, että luottavat toisiin ihmisiin keskimääräistä helpommin. Lisäksi laadullisessa tutkimuksessa harvoin voidaan tehdä tuloksista yleistyksiä, varsinkaan jos otanta on ollut suppea, niin kuin tässä tutkielmassa.

Aineiston perusteella luottamus nähtiin jonakin ominaispiirteenä sekä persoonaan ja suomalaisuuteen liittyvänä, jonka vuoksi myös mahdollisesti haastateltavat sanoivat luottavansa muihin helposti ja suhteellisen automaattisesti käyttäessään kimppakyytejä Suomessa. Toinen aineistosta esiin noussut tapa määritellä luottamusta, liittyi riskeihin ja epävarmuuksiin. Haastateltavien välillä oli selviä eroja siinä, mitä he ajattelivat riskeistä ja miten he tiedostivat ne. Erot johtuivat mahdollisesti henkilön sukupuolesta ja roolista kimppakyydeissä. Näin siis myös erot siinä, nähdäänkö luottamus riskienottona, vaihtelee haastateltavien kesken. Yksi haastateltava ei ollut aiemmin kovinkaan paljon pohtinut sitä, että kimppakyyteihin liittyisi riskejä, mutta näki kuitenkin ne, kun keskustelimme aiheesta. Yksi haastateltavista koki, että kimppakyyteihin ei liity riskejä ainakaan Suomessa. Hän ei siis välttämättä nähnyt luottamusta riskienottona saman lailla kuin muut haastateltavani. Loput neljä tiedostivat selkeimmin, että kimppakyyteihin liittyy riskejä ja epävarmuuksia. Voidaankin siis ehkä sanoa, että he näkevät luottamuksen riskienottona, sillä tiedostetut riskit ja epävarmuus suojelevat ihmistä juurikin korkean riskitason tyyppisissä tilanteissa, eli kuten kimppakyydeissä. Toisaalta riskit voivat myös estää ihmistä toimimasta. Riskien ja epävarmuuksien onkin sanottu olevan jopa esteenä jakamistalouden suuremmalle mittakaavalle ja leviämislle (Yoon & Lee 2017, 326). Kukaan haastateltavista ei kuitenkaan kokenut riskejä selvästikään liian suurina, sillä he ovat lähteneet kimppakyytitoimintaan mukaan ja omien sanojensa mukaan he myös luottavat helposti muihin ihmisiin. Riskien ja epävarmuuksien ottaessa yliotteen, syntyy nimittäin epäluottamus, joka voi estää ihmistä toimimasta toisen kanssa (Cook 2009, 1-2).

Luottamuksen syntyyn ja vahvistumiseen ja vastaavasti heikentymiseen vaikuttavia tekijöitä oli monia. Näissä tekijöissä oli yhtäläisyyksiä niin verkkovuorovaikutuksesta, että kasvokkaisen vuorovaikutuksesta puhuttaessa. Haastateltavien mukaan luottamus yleisesti syntyy ensinnäkin

positiivisista kokemuksista. Muutamat huonot kokemukset tai mahdollisuudet niihin eivät näyttäisi kuitenkaan vaikuttavan kimppakyytien hyödyntämiseen negatiivisesti, mutta positiiviset kokemukset taas ovat vaikuttaneet siihen, että haastateltavani ovat jatkaneet ja lisänneet kimppakyytien käyttöä. Positiivisten kokemusten merkitys siis ylittää negatiivisten kokemusten merkityksen luottamuksessa. Haastateltavien puheesta nousi myös esille se, kuinka luottamus vaikuttaa kokemusten syntyyn. Toisin sanoen haastateltavat näkivät luottamuksen merkittävänä tekijänä positiivisissa kokemuksissa ja vastaavasti kokivat, että epäluottamus voi helposti johtaa negatiiviseen kokemukseen. Hyvät kokemukset syntyvät haastateltavien mukaan myös esimerkiksi Facebookin toimivuudesta, vuorovaikutussuhteiden ja kimppakyytien sujuvuudesta sekä yhteisesti noudatetuista pelisäännöistä. Myös muiden ihmisten sosiaalisuus ja itsevarmuus, keskustelutaidot sekä yhteiset puheenaiheet nähtiin vaikuttavan kokemuksiin positiivisesti. Huonojen kokemusten nähtiin syntyvän taas siitä, jos kimppakyytiin liittyi epävarmuuksia, esimerkiksi kyydin maksamisessa tai sovituissa aikatauluissa.

Voidaankin siis ehkä sanoa, että kokemuksiin vaikuttavat tekijät vaikuttavat epäsuorasti luottamukseen, ne joko lisäävät luottamusta tai vähentävät sitä. Tekijät, jotka synnyttävät positiivisia kokemuksia ovatkin myös suurimmalta osin samoja, kuin tekijät, jotka lisäävät luottamusta kimppakyytiläisten välillä. Esimerkiksi käytännöllisyyteen ja sujuvuuteen liittyvät tekijät lisäsivät myös luottamusta muihin käyttäjiin, molemmissa vuorovaikutustilanteissa. Lisäksi toisen käytös vaikutti selvästi siihen, kuinka haastateltavat luottivat toisiin ihmisiin.

Luottamuksen syntymekanismina voidaan sanoa olevan myös luottamuksen automaattisuus eli se, että haastateltavat vain luottavat muihin automaattisesti. Tämä luultavasti johtuu siitä, että luottamus nähtiin yksilön ominaispiirteenä, eikä jonain sellaisena, jota tulee rakentaa ihmisten välille joka kerta uudelleen. Tähän automaattisuuteen liittyi vahvasti suomalaisuus ja Suomi yhteiskuntana, mutta myös se, että haastateltavat itse pitivät itseään jopa poikkeuksellisen luottavaisena. Tämä automaattisuus tuli esille verkkoluottamuksesta sekä reaali maailman luottamuksesta puhuttaessa. Verkkoluottamuksen ja reaali maailman luottamuksen rakentumisessa on kuitenkin havaittavissa myös eroja.

Erityisesti verkkovuorovaikutuksessa esiin tullut luottamusta vahvistava tekijä oli tietynlainen identiteetti, jonka voidaan nähdä syntyvän esimerkiksi siitä, että haastateltavat jakavat samoja syitä miksi käyttävät kimppakyytejä. Samoin edellä mainittu suomalaisuus oli tällainen jaettu identiteetti. Toinen esiin noussut verkkoluottamusta vahvistava asia liittyi valvontaan ja sääntöihin. Ne nousivat toisinaan haastateltavien puheissa esille.

Mahdollisuus vaikuttaa siihen, kenen kanssa haastateltavat sopivat kimppakyytejä Facebook-ryhmissä, ja kenen kanssa ne toteutuvat, eli tietynlainen selektiivisyys, lisäsi myös luottamusta verkkovuorovaikutuksessa. Tähän selektiivisyyteen liittyy myös vahvasti luotettavuuden arviointi, jonka Facebook jollain tasolla mahdollistaa. Mahdollisuus luotettavuuden arviointiin voidaan siis myös nähdä luottamusta vahvistavana tekijänä, vaikka niin sanottuja mainejärjestelmiä (joita useimmissa jakamistalouden alustoilla on käytössä) ei Facebookin ryhmissä ole olemassa. Toisen luotettavuutta arvioitiin esimerkiksi katsomalla profiilia, tarkastelemalla kirjoituksia, yksityisviestejä sekä erilaisia tietoja toisesta käyttäjästä. Näihin liittyvät asiat siis vahvistivat tai heikensivät luottamusta muihin. Luotettavuuden arvioinnista reaali maailmassa keskustellessamme haastateltavat toivat esille vain muutaman asian, kuten toisen olemuksen ja käyttäytymisen. Kaikki haastateltavat eivät edes välttämättä arvioineet tätä tekijää. Voisiko se siis tarkoittaa sitä, että luotettavuutta arvioidaankin ehkä enemmän juuri verkossa ja siellä syntynyt luottamus pääosin määrittää tuleeko kimppakyyti toteutumaan.

Vain reaali maailman vuorovaikutuksessa esiin tullut luottamusta vahvistava tekijä oli se, että haastateltavalla oli mahdollisuus nähdä toisen kasvonpiirteet ja olemus sekä havainnoida toisen käyttäytymistä ja kehonkieltä. Turvallisuuden tunteen sanottiin myös luovan luottamusta, joka vastaavasti syntyy siitä, että haastateltava huomaa toisen olevan vastuullinen. Vastuullisuuteen liittyi auton kunto ja ulkonäkö sekä liikennekäyttäytyminen. Turvallisuuden tunnetta ja näin ollen myös luottamusta vahvistivat tietyt roolit kimppakyydeissä ja kyydissä olijoiden suhteet toisiinsa.

6.2 Tutkielman toteutuksen arviointi

Tutkielman onnistumisen tarkastelussa merkittäväksi nousee aineistonkeruun, tutkimustulosten sanoittamisen sekä analyysin ja analyysissä käytettyjen aiheiden arviointi. Pohdittavaksi jää myös haastateltavien rooli ja heidän samankaltaisuus.

Haastattelutilanteeseen valitut teemat vastasivat hyvin niitä aiheita, joita aikaisemmissa jakamistaloutta tarkastelleissa tutkimuksissa on nostettu esille. Tämä olikin yksi kriteeri teemojen valinnassa. Analyysia työstäessä nousi esille kuitenkin, että teemoja oli vähän liian monta. Niitä kaikkia ei ole pystytty hyödyntämään tutkielmassa, esimerkiksi teemoja, jotka käsittelivät motiiveja. Toisaalta motiivit-teeman läpikäynti haastateltavien kanssa toi esille tietoa, joka olisi voinut jäädä sanomatta. Haastattelutilanteessa keskusteltiin myös erikseen kaikista kimppakyydeistä ja Facebookin kimppakyydeistä, sekä luottamus teema oli jaettu muihin ihmisiin

kohdistuvaan luottamukseen sekä luottamukseen ideologiaa kohtaan. Näitä jakolinjoja ei ole kuitenkaan hyödynnetty tai analysoitu parhaalla mahdollisella tavalla eli erillään. Näiden kaikkien teemojen kysymykset ovat kuitenkin antaneet paljon tietoa ja tuoneet esille haastateltavien näkemyksiä aiheesta. Teemat olivat myös pääosin relevantteja ja tarpeeksi monipuolisia, joiden avulla päästiin keskustelemaan niin autokyytien jakamisesta sekä luottamuksesta melko laajasti. Esitetyt kysymykset vastasivat etukäteen päätettyjä teemoja ja kysymysten avulla päästiin keskustelemaan aiheista, jotka vastasivat hyvin tutkimuskysymyksiä. Toisin sanoen, teemojen laajuus ja suuri määrä ei noussut ongelmaksi, sillä esitetyt kysymykset olivat hyvin rajattuja ja helposti ymmärrettäviä. Tästä osoituksena oli se, että haastateltavat vastasivat kysymyksiin melko tyhjentävästi ja tarkasti sekä innostuivat kertomaan aiheesta koko ajan lisää. Haastattelutilanteessa onnistuttiin myös luomaan tunnelma, jossa henkilöiden oli helppo ilmaista itseään ja jakaa kokemuksiaan ja ajatuksiaan avoimesti. On kuitenkin ehkä syytä pohtia, oliko kysymykset esitetty jopa liian tarkasti tai johdattelevasti. Ilman suoria kysymyksiä esimerkiksi luottamuksen merkittävyydestä, luottamuksen tärkeys olisi luultavasti noussut haastateltavien puheissa entistä harvemmin esille. Haastateltavat eivät nimittäin maininneet luottamusaspektia, keskusteltaessa kimpakyytien merkittävistä edellytyksistä.

Analyysiä tehtäessä ongelmaksi osoittautui välillä se, että luotettavuuden arviointia kuvaavat puheet ja puheet siitä, miten luottamuksen nähtiin rakentuvan tai vahvistuvan olivat suurimmaksi osaksi samoja. Haastateltavat esimerkiksi kertoivat, että arvioivat toisen olemusta ja ulkonäköä sekä Facebook-profiilia ja samat seikat toistuivat, keskusteltaessa tekijöistä, jotka lisäävät luottamusta. Näitä teemoja ei olisi tarvinnut siis ehkä niin vahvasti erotella toisistaan haastattelutilanteessa eikä analyysissä. Lisäksi Pettiten (2004) määrittelemät luotettavuuden arviointitekijät kattoivat myös niitä tekijöitä, joiden on nähty lisäävän luottamusta ihmisten välillä. Toisaalta näiden kahden teeman erottelu toi esille sen eron, miten paljon haastateltavani ylipäätänsä arvioivat toista henkilöä. Toiset arvioivat luotettavuutta enemmän kuin toiset.

Tutkielmassa on onnistuttu myös liittämään tulokset sujuvasti aikaisempiin tutkimuksiin ja esitettyihin teorioihin esimerkiksi siitä, miten luotettavuutta arvioidaan tai millaiset syntymekanismit lisäävät luottamusta. Lisäksi tässä on tuotu esille uusia mielenkiintoisia seikkoja luottamuksen merkityksestä autokyytien jakamisessa.

6.3 Merkitys ja loppupäätelmät

Aiemmissa jakamistaloutta käsitelleissä kansainvälisissä tutkimuksissa, luottamuksen näkökulma on jäänyt vähälle tarkastelulle (Huurne ym, 2017, 494). Suomen kontekstissa autokyytien jakamisesta ja luottamuksesta ei ole tehty yhtään aiempaa tutkimusta. Samoin on myös kansainvälisissä tutkimuksissa. Eri mediat ja esimerkiksi Sitra ovat julkaisseet tekstejä, jotka käsittelevät jakamistaloutta, uudenlaisia ja tulevaisuuden liikkumisenmuotoja, mutta niitä ei ole tarkasteltu luottamuksen näkökulmasta. Julkaisut ovat käsitelleet tässä tutkielmassa yhdisteltyjä aiheita siis erikseen, mutta ei yhdessä samassa tekstissä. Tämän vuoksi tässä on tuotu esille aiempia tutkimuksia ja tuloksia, jotka ensinnäkin tarkastelivat muita kuin suomalaisia tai suomalaista yhteiskuntaa. Lisäksi tämän tutkielman tuloksia vertailtu näiden tuloksiin. Ja niin kuin nähtiin, tutkimuskohteella ja kontekstilla, eli yhteiskunnalla jota tutkittiin, oli suuri merkitys. Aiemmista tehdyistä tutkimuksista Facebookin äidiltä äidille-myyntiryhmiä käsittelevä amerikkalainen tutkimus oli lähimpänä tutkielman aihetta. Aiheita yhdistää ensinnäkin Facebook ja se, että tällaisista yhteisölliseen kaupankäyntiin perustuvista ryhmistä, esimerkiksi puuttuvat jakamistaloudelle tyypilliset systemaattiset maine- ja arvostelujärjestelmät. Tutkimuskohteena oleva yhteiskunta oli kuitenkin monessa suhteessa erilainen kuin Suomi. Nämä edellä mainitut seikat aiheen harvinaisuudesta tekeekin tutkielmasta merkittävän. Tutkielmassa on ollut mahdollisuus yhdistellä asioita ja tarkastella aiheita uudesta näkökulmasta ja näin löytää jotain uutta tietoa, vaikkei se olisikaan yleistettävissä.

Yhteiskunnallisesti on tärkeää tutkia uusia ja tulevaisuuden liikkumisen muotoja, joista autokyytien jakaminen on yksi hyvä esimerkki. Kimppakyytien hyödyntäminen tehostaa ajoneuvojen täyttöastetta, kun monta ihmistä liikkuu samalla autolla, yhden henkilön sijaan. Näillä seikoilla on luonnollisesti ympäristölle positiivisia vaikutuksia, pakokaasupäästöjen vähentyessä. Samalla myös liikennemuuhkat vähentyisivät ja sitä kautta ihmisten aikaa säästyisi. Kimppakyydeillä saavutetaan kuitenkin myös taloudellisia hyötyjä, kun monta henkilöä jakaa esimerkiksi polttoainekulut. Tässä tutkielmassakin esiin noussut sosiaalinen aspekti on myös merkittävä hyöty, joka kimppakyydin käytöstä voi seurata. Täyttöastetta tavoiteltavampi ja merkittävämpi kehitys liittyy kuitenkin autojen omistamiseen ja käyttöasteeseen.

Autokyytien jakamisen ja ylipäättänsä uusien liikkumisen muotojen yleistyminen voi myös saada ihmiset luopumaan kokonaan omasta autostaan, ainakin isoimmissa kaupungeissa. Otavamedian ja NettiX Oy:n elokuussa 2018 teettämän *tulevaisuuden liikkujia - Mikä suomalaisia tulevaisuudessa liikuttaa?* -nimisen tutkimuksen mukaan suomalaisista jopa 80% omistaa auton. Koistiaisen (2017)

mukaan Suomessa olevien autojen käyttöastekin on liian matala. Uudenlaisilla liikkumisen muodoilla voidaan siis myös nostaa autojen käyttöastetta. Suomessa on olemassa monenlaisia uudenlaisia liikkumisen muotoja ja palveluja, joiden tarkoituksena ja tavoitteena on, autojen omistamisen vähentyminen. Tästä esimerkkinä ovat juuri kimpapakyydit. Espoon kaupungin toteuttama Peput Penkkiin!-kokeilu on ollut myös yksi yritys saada autokyytejä jaettua samalla asuinalueella olevien ihmisten kesken. Toinen esimerkki on yhteiskäyttöautoiluun ja auton jakamiseen perustuva sovellus Drivenow. Sovelluksen avulla voi vuokrata auton kadun varrelta lyhyeen käyttöön. Myöskin Uber, kaupunkipyörät ja kuukausi-veloitteiset autonvuokrauspalvelut ovat näistä esimerkkejä.

Suomessa kehitelty merkittävä uusi konsepti ja palvelumalli, joka muokkaa liikkumista on MaaS-palvelu eli liikenne palveluna-innovaatio (Mobility as a service). Palvelu yhdistää monia ja erilaisia liikkumisen muotoja samaan palveluun. Samassa palvelussa yhdistyvät siis kaikki uudet ja vanhat liikkumisen muodot, kuten julkinen liikenne, kaupunkipyörät, yhteiskäyttöautot, leasingautot ja taksit. MaaS Alliance-sivuston mukaan sen tavoitteena on helpottaa ja sujuvoittaa liikkumista, liikkumisen maksamista sekä vaihtoja eri kulkuvälineiden välillä. Sen mukaan sen suurimpana tavoitteena on kuitenkin mahdollistaa omasta autosta luopuminen, tarjoamalla näkyvämmiin ja selkeämpiin erilaisia vaihtoehtoja liikkumiselle. Liikenne palveluna nähdäänkin kestävämpänä, liikenne ruuhkia vähentävänä, liikkumisen kapasiteettia paremmin hyödyntävänä, mahdollisesti kätevämpänä ja edullisempänä liikkumisen tapana. (What is MaaS 2008.)

Suomalaisten yleisen luottamuksen tason ja tämän tutkielman tutkimustulosten perusteella Suomessa näyttäisi olevan hyvät edellytykset autokyytien jakamiselle sekä yhtä lailla muille uudenlaisille liikkumisen muotojen yleistymiselle. Lisäksi aiemmat tutkimukset jakamistaloudesta viittaavat siihen, että Suomessa olisi hyvät edellytykset uusille palveluille. Luottamuksen on nimittäin sanottu olevan koko jakamistalouden pohja, johon suuri osa näistä liikkumisen muodoista luetaan, jota ilman sen toiminta ei olisi mahdollista (Lahti & Selosmaa 2013, 23 & 27). Luottamus koettiin haastateltavien kesken suhteellisen automaattisena ja sen sanottiin olevan korkealla tasolla, jopa kohdistuessaan täysin tuntemattomiin henkilöihin. Tässä kohtaa tulee kuitenkin huomioida, että tutkielmani tulokset eivät ole selvästikään yleistettävissä, edes kimppakyytitoiminnan sisällä, sillä otos oli pieni. Yleisestä luottamuksen tasosta suomalaisessa yhteiskunnassa on kuitenkin tehty laajoja tutkimuksia ja niiden mukaan suomalaiset luottavat keskimääräistä helpommin muihin ihmisiin (esim. Komu & Hellsten 2010, 10).

Näyttäisi siltä, että luottamus ja sen taso ei välttämättä ole suomalaisessa kontekstissa se ratkaiseva tekijä. Edellä mainitut mahdollisuudet liikkua uudella tapaa eivät ole nimittäin yleistyneet valtaväestön kesken. Niitä hyödyntävät vain pieni osa väestöstä (n.6%), niin sanotut edelläkävijät (Otavamedia 2018). Tutkielman haastateltavat voidaan nähdä myös näinä kimppakyytien edelläkävijöinä, sillä he olivat hyödyntäneet toimintaa useita kertoja. Mitkä tekijät sitten voisivat selittää näiden palveluiden hyödyntämättömyyttä suomalaisessa yhteiskunnassa?

Uusien palveluiden vähäinen käyttö viittaisi ensinnäkin siihen, että Botsmanin ja Rogersin (2010) esiin tuoma yksi jakamistalouden peruseriaate eli kriittinen massa ei siis Suomessa täyty uudenlaisten liikkumisen palvelujen kohdalla. Niin sanottuja edelläkävijöitä eli käyttäjiä tulisi olla enemmän väestössä, jotta ylitettäisiin kriittisen massan vaadittu rajapiste. Rajapisteen ylittyttyä, käyttäjien määrä tulisi kasvaa. Palveluiden kriittisen massan rajapiste on varmasti ylitetty, sillä vaihtoehtoja on monia, niin kuin aiemmin on tuotu esille.

Luultavasti myös liikkumiseen liittyvät kokemukset ja sujuvuus ovat merkittäviä tekijöitä uudenlaisten palveluiden hyödyntämisessä. Tämän tutkielman aineistosta nämä kaksi tekijää nousivat selvästi esille. Tutkielman tulosten perusteella kokemuksilla on suuri merkitys siinä, kuinka ihmiset hyödyntävät jaettuja autokyytejä. Haastateltavat kertoivat, että kokemukset kimppakyydeistä ovat olleet pääosin positiivisia, joka ovat vaikuttanut myös siihen, että heillä on ollut helppo luottaa muihin käyttäjiin tulevaisuudessa. Uudenlaisia liikkumisen muotoja kehiteltäessä tuleekin siis taata, että käyttäjien ja erityisesti ensikäyttäjien kokemukset ovat hyviä, jotta niiden käyttö yleistyy. Yleistymiseen ja laajenemiseen vaikuttaa varmasti myös se, millaisia tarinoita ihmiset kuulevat jo uudenlaisia liikkumisen muotoja käyttäviltä henkilöiltä ja millaisessa valossa aihetta käsitellään julkisuudessa. Tämän vuoksi tutkielman tulokset ovat myös merkittäviä, sillä haastattelemani henkilöt puhuivat aiheesta positiiviseen ja kannustavaan sävyyn ja he toivat esille paljon henkilökohtaisia kokemuksia aiheesta.

Kimppakyydeille merkittävät tekijät liittyivät myös kyytien sopimisen ja toteutuneiden kyytien sujuvuuteen sekä ihmisten käyttäytymiseen, niin verkossa kuin kohdatessa. Haastateltavat pitivät tärkeinä muun muassa sovituissa asioissa pysymistä, yleistä kyytien sujuvuutta ja kohteliasta ja toista kunnioittavaa käytöstä. Nämä seikat vaikuttivat myös vahvasti syntyneisiin kokemuksiin. Uudenlaisille liikkumisen muotojen yleistymiselle onkin tärkeää, että ne nähdään arkea sujuvoittavina ja helpottavina palveluina. Sujuvuudesta ja toimivuudesta tulee olla näkyvillä hyviä esimerkkejä ja kokemuksia, jotta liikkumisen erilaisten palveluiden hyödyntäminen yleistyisi.

Uudenlaiset liikkumisen palvelut tarvitsevat siis enemmän Botsmanin ja Rogersin (2010) mainitsevia sosiaalisia todisteita.

Asennemuutos asioiden ja tavaroiden omistamista kohtaan voi olla myös yksi merkittävä tekijä olemassa olevien palveluiden hyödyntämisessä. Otavamedian (2018) tutkimuksen mukaan tutkimukseen osallistuneista 823 autollisesta henkilöstä vain 20% oli harkinnut autosta luopumista. Lisäksi tutkimuksesta tuli esille, että vain 13% (n= 1032) väestöä edustavasta osasta ilmaisi, että tarvitsevat autoa, mutta eivät halua omistaa sitä. Suomalaiset eivät siis ehkä ole valmiita luopumaan omasta autosta ja niin sanotusta vapaudesta ja päätäntävällästä, jonka oma auto mahdollistaa. Eli kriittiseksi palveluiden hyödyntämisen esteeksi nousee myös Botsmanin ja Rogersin (2010) mainitsema yhteiseen eli yhteisomistajuuteen ja yhteiskäyttöön uskomisen. Otavamedian (2018) tutkimuksen mukaan myös vain 12% (n=1032) tutkimukseen osallistuneista väestöä edustavasta osasta oli kiinnostunut uusista palveluista ja innovaatioista. Niin kutsutuista edelläkävijöistä (n=196) 79% oli kiinnostunut näistä uusista innovaatioista. Haastatellut henkilöt tässä tutkielmassa olivat autokyytien jakamisen niin sanottuja edelläkävijöitä ja sitä kautta selvästi omaksuneet jakamisen asenteen. Lisäksi he olivat kiinnostuneita uudenlaisista liikkumisen palveluista. Osa tutkielman haastateltavista nosti esille uskovansa kimpapakyytitoiminnan ”ideologiaan” ja näkivät, että toiminnassa on myös kyse omasta asenteesta muita ihmisiä ja autokyytien jakamista kohtaan. Heillä kimpapakyytien hyödyntämisen taustalla oli selvästi jokin ”ideologia” – ekologisuus, taloudellisuus, halu auttaa ihmisiä tai yhteisöllisyyden vahvistaminen. Tämän tyyppisten ajatusmaailmojen laajempi omaksuminen suomalaisessa yhteiskunnassa voisi muuttaa asennetta omistamista kohtaan ja sitä kautta lisätä uudenlaisten liikkumisen palveluiden käyttöä.

Tämä tutkielman, aikaisempien jakamistaloudesta tehtyjen tutkimusten sekä luottamusta käsittelevien tutkimusten tulosten perusteella voidaan vetää ehkä joitakin yleisiä johtopäätöksiä käsitelystä aiheesta. Voisi sanoa, että yhteiskunnassa, jossa luottamuksen taso on jo valmiiksi hyvällä tasolla, luottamuksen merkitys vähenee jakamistalouden toiminnassa ja sitä kautta uudenlaisissa liikkumisen palveluissa. Tai ainakin näillä niin kutsutuilla edelläkävijöillä. Luottamuksen merkityksen väheneminen ei siis tarkoita sitä, että luottamusta ei tarvittaisi ihmisten välillä. Tämän tutkielman mukaan, siitä näyttäisi kuitenkin tulevan automaattista ja tällä tavalla myös ehkä tiedostamatonta ja näkymätöntä. Tiedostetumpia ja näkyvämpiä ja voimakkaammin uusien palveluiden hyödyntämiseen vaikuttavia tekijöitä ovat tällaisissa yhteiskunnissa kokemukset, johon liittyvät muiden käyttäytymien ja sujuvuus/käytännöllisyys. Ihmisten asenteilla, arvoilla ja ajatusmaailmoilla näyttäisi olevan myös iso merkitys näiden palveluiden yleistymiselle.

6.4 Jatkotutkimus

Kimppakyytejä ja luottamusta ja varsinkin jakamistaloutta ja luottamusta käsittelevästä aiheesta voisi tehdä monenlaista jatkotutkimusta. Aiheet ovat laajoja ja niistä on suhteellisen vähän olemassa olevaa tutkimustietoa. Näin ollen aiheesta on myös monia erilaisia näkökulmia, joista tutkimusta voisi tehdä. Olisi ollut mielenkiintoista esimerkiksi haastatella myös henkilöitä, jotka eivät olisi näitä niin sanottuja kimppakyytien edelläkävijöitä eli käyttäjiä, joilla on suhteellisen paljon kokemusta. Olisi ollut kiinnostavaa vertailla näitä kahdentyyppisiä henkilöitä eli edelläkävijöitä ja niitä, jotka eivät ole koskaan hyödyntäneet kimppakyytejä. Luottamuksen merkityksen taso olisi varmasti korostunut tässä vertailussa. Kokemattomat olisivat luultavasti ilmaisseet selkeämmin sen, miten suuri merkitys luottamuksella ja turvallisuuden tunteella on autokyytien jakamisessa. Luultavasti, tätä kautta myös riskit koettaisiin suurempina, jopa kimppakyytien hyödyntämistä haittaavina. Olisi ollut mielenkiintoista myös haastatella henkilöitä, jotka ovat menettäneet luottamuksen kimppakyydeissä ja sen vuoksi myös lopettaneet autokyytien jakamisen. Näin olisi myös voinut saada aivan toisenlaisia tuloksia. Haastatteluihin osallistuneet henkilöt olivatkin kokemusten runsaudessa ja tässä suhteessa ehkä liiankin samanlaisia, vaikka ikä, sukupuoli ja asuinpaikka vaihtelivatkin.

Tutkielman näkökulmaa ja tutkimuskysymyksiä voisi viedä eteenpäin tutkimalla, missä määrin muilla jakamistalouden peruseriaa-otteilla olisi merkitystä kimppakyytitoiminnassa ja laajemmin tarkasteltuna uusien liikkumisen palveluiden hyödyntämisessä. Tutkielman tulosten perusteella kokemuksilla on suuri merkitys. Tämän vuoksi mielenkiintoiseksi uudeksi tutkimusnäkökulmaksi voisi ottaa esimerkiksi, kuinka kokemuksia voidaan ylipäättänsä parantaa uudentlaisissa liikkumisen palveluissa. Aihetta voisikin laajentaa tai muuttaa koskemaan esimerkiksi MaaS-palveluita. Sen yleistymisen voi nimittäin muuttaa liikkumista merkittävän paljon ja sitä kautta vähentää autojen käyttöä ja omistamista.

Lähdeluettelo

- Beldad, A., de Jong, M. & Steehouder, M. (2010): How shall I trust the faceless and the intangible? A literature review on the antecedents of online trust. *Computers in Human Behavior* 26:5, 857-869.
- Bierhoff, H. & Vornefeld, B. (2004): The Social Psychology of Trust with Applications in the Internet. *Analyse & Kritik* 26:1, 48-62.
- Bollier, D. (2009): *Elinor Ostrom And The Digital Commons*. Forbes 13.10.2009.
<https://www.forbes.com/2009/10/13/open-source-net-neutrality-elinor-ostrom-nobel-opinions-contributors-david-bollier.html#635cbdc406ad> Haettu 30.5.2019.
- Botsman, R. & Rogers, R. (2010): *What's mine is yours: The rise of collaborative consumption*. New York: HarperBusiness.
- Cook, K. S., Yamagishi, T., Cheshire, C., Cooper, R., Matsuda, M., & Mashima, R. (2005): Trust Building via Risk Taking: A Cross-Societal Experiment. *Social Psychology Quarterly* 68:2, 121-142.
- Cook, K. S. (2009): *ETrust: Forming relationships in the online world*. New York: Russell Sage Foundation.
- Eskola, J. (2001): Laadullisen tutkimuksen juhannustaiat. Laadullisen tutkimuksen analyysi vaihe vaiheelta. Teoksessa J. Aaltola & R. Valli (toim.) *Ikkunoita tutkimusmetodeihin II. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin*. Jyväskylä: PS-kustannus, 133-157.
- Giddens, A. & Birdsall, K. (2001): *Sociology* (4th edition.). Cambridge: Polity Press.
- Eränen, L. Harinen, O. & Jokitalo, J. (2008): Sotilasyhteisön sosiaalipsykologiaa. Teoksessa M. Valtanen (toim.) *Johtamisen sosiaalipsykologia: Käsitteitä ja käytäntöjä sotilasyhteisössä*. Helsinki: Maanpuolustuskorkeakoulu, 20-73.

Hakola, E. (2018): *Facebookin käyttäjämäärät ovat tippuneet tietosuojakohun jälkeen – 300 000 käyttäjää lopettanut Facebookin käytön*. Talouselämä 28.8.2018.

<https://www.talouselama.fi/uutiset/facebookin-kayttajamaarat-ovat-tippuneet-tietosuojakohun-jalkeen-300-000-kayttajaa-lopettanut-facebookin-kayton/767b33e2-7dc2-38bd-9824-4f0f667ea0d0>

Haettu 30.4.2019.

Hawllitschek, F., Teubner, T., Adam, M., Borchers, N., Möhlmann, M., Weinhardt, C. (2016): Trust in the Sharing Economy: An Experimental Framework. Teoksessa *Thirty Seventh International Conference on Information Systems*, Dublin, 11-14.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. (2000): *Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Helsinki: Helsinki University Press.

Hofstede, G. H. (1982): *Culture's Consequences: International differences in work-related values*. Beverly Hills: SAGE publications.

Huurne, M., Ronteltap, A., Corten, R. & Buskens, V. (2017): Antecedents of trust in the sharing economy: A systematic review. *Journal of Consumer Behaviour* 16:6, 485-498.

Iisakka, L. (2006): Sosiaalinen pääoma ja luottamus. Teoksessa L. Iisakka (toim.) *Sosiaalinen pääoma Suomessa – Tilastokatsaus*. Helsinki: Tilastokeskus, 25-32.

Ilmonen K. & Jokinen K. (2002): *Luottamus modernissa maailmassa*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.

Koller, M. (1988): Risk as a determinant of trust. *Basic and Applied Social Psychology* 9:4, 265-276.

Komu, M. & Hellsten, K. (2010): *Luottamus ihmisiin ja luottamus instituutioihin Euroopassa*. <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/16514/Nettityopapereita12.pdf?sequence=1&isAllo wed=y> Haettu 17.10.2018.

Kostiainen, J. (2017): *Julkisilla vai kimppakyydillä?* <https://www.sitra.fi/artikkelit/julkisilla-vai-kimppakyydilla/> Haettu 1.9.2019.

- Lahti, V. & Selosmaa, J. (2013): *Kaikki jakoon!: Kohti uutta yhteisöllistä taloutta*. Jyväskylä: Atena.
- Lampinen, A., Huotari, K. & Cheshire, C. (2015). Challenges to Participation in the Sharing Economy: The Case of Local Online Peer-to-Peer Exchange in a Single Parents' Network. *Interaction Design and Architecture(s)* 2015:24, 16-32.
- Luhmann, N. (1979): *Trust and power*. Chichester: John Wiley.
- What is MaaS (2008) Brussels: MaaS Alliance. <https://maas-alliance.eu> Haettu 30.10.2019.
- Mayer, R. C., Davis, J. H., & Schoorman, F. D. (1995): An integrative model of organization trust. *Academy of Management Review*, 20:3, 709-734.
- Melkas, J. (2014): *Luottamus murenee*. <https://stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2014/luottamus-murenee/> Haettu 25.3.2019.
- Moser, C., Resnick, P. & Schoenebeck, S. (2017): Community Commerce: Facilitating Trust in Mom-to-Mom Sale Groups on Facebook. Teoksessa *Proceedings of the 2017 CHI Conference on Human Factors in Computing Systems*. New York: ACM, 4344-4357.
- Otavamedia (2018) https://yrityksille.otavamedia.fi/wp-content/uploads/2018/11/Tulevaisuuden-liikkuja-tutkimus_131118.pdf Haettu 2.11.2019.
- Pettit, P. (2004): Trust, reliance and the internet. *Analyse und Kritik* 26:1, 108-121.
- Resnick, P., Kuwabara, K., Zeckhauser, R. & Friedman, E. (2000): Reputation systems. *Communications of the ACM*, 43:12, 45-48.
- Simpson, T. (2011): e-Trust and reputation. *Ethics and Information Technology* 13:1, 29-38.
- Stadin Aikapankin ABC (2010): Stadin aikapankki <https://stadinaikapankki.wordpress.com/abc/> haettu 28.9.2018.

Tamminen, S., Lampinen, A. & Lehtinen, V. (2014): Digitaalinen vuorovaikutus, muutos ja luottamus. Teoksessa M. Ahokas, S. Ahola, L. Myyry, & I. Sakki (toim.) *Arkiajattelu, tieto ja oikeudenmukaisuus*. Helsinki: Helsingin yliopisto, 225-247.

Luottamusta mittaavat kysymykset ovat turhan monitulkintaisia (2010): Helsinki: Tilastokeskus. https://www.stat.fi/artikkelit/2010/art_2010-09-27_004.html?s=0 Haettu 15.10.2018.

Tomasello, M. (2009): *Why we cooperate*. Lontoo: MIT Press.

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2004): *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Tammi.

Tyler, T. R., & Kramer, R. M. (1996): Whither trust? Teoksessa R. M. Kramer & T. R. Tyler (toim.) *Trust in organizations: Frontiers of theory and research*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications Inc., 1-15.

Yoon, Y. S., Lee, H. (2017): Perceived risks, role, and objectified trustworthiness information in the sharing economy. *Ubiquitous and Future Networks, 2017 Ninth International Conference on*, 326-331.

Liitteet

Liite 1

Haastattelurunko ja teemat

Tutkielma käsittelee jakamistaloutta ja yhteistoiminnallista kuluttamista sekä näiden toiminnassa edellytettävää luottamusta. Tarkemmin sanottuna aikomuksena on selvittää ja tutkia, miten luottamus/epäluottamus näyttäytyvät kimppakyydeissä ja mitkä ja millaiset tekijät mahdollisesti heikentävät tai vahvistavat luottamusta. Luottamuksella tässä yhteydessä tarkoitetaan luottamusta yksittäisiin usein tuntemattomiin ihmisiin. Facebookin Kimppakyyti-ryhmän käyttäjien kokemukset ja ajatukset ovat tutkielman keskiössä.

Haastattelut ovat teemahaastatteluja, jolloin kysymykset muotoutuvat osittain vasta haastattelun aikana. Tarkoitus on kuitenkin pysyä jo ennalta päätetyissä teemoissa, mutta niiden järjestys voi vaihdella. Haastattelut kestävät 30min-1h ja ne nauhoitetaan. Puhuttu teksti litteroidaan eli muutetaan tekstin muotoon haastatteluiden jälkeen.

Alla on listattu teemoja, joita haastattelussa on tarkoitus käsitellä.

A. Kaikki koetut kimppakyydit

1. Taustatietoa kimppakyytien käytöstä
2. Motiivit käyttää kimppakyytejä yleisesti
3. Yleiset kokemukset kimppakyydeistä ja niiden vaikutus uudelleen käyttöön

B. Facebookin ryhmien kautta sovitut kimppakyydit

4. Taustatietoa Facebookissa sovitusta kimppakyytikokemuksista
5. Motiivit
6. Kokemukset Facebook-ryhmistä ja niiden käyttäjistä
7. Luottamus kimppakyyti-ryhmiä kohtaan
8. Kokemukset toteutuneista kimppakyydeistä
9. Verkkoluottamuksen rakentuminen ja sen merkitys
10. Reaalimaailman luottamuksen rakentuminen ja ylläpitäminen

C.

11. Kimppakyytien uudelleenkäyttö
12. Yleinen luottamus

Taulukko 1: Merkittävät edellytykset henkilökohtaisen käytön kannalta

Helppous / toimivuus	Turvallisuus / vastuullisuus	Ihmisten käyttäytyminen ja olemus / auton kunto	Luottamus	Tunnistettavuus/varmenteet/arvostelut	Asiallisuus
Nii kyllä tollasissa tilanteissa varmasti, et jos olis sellanen helppo keino löytää et ajaako joku samaa väliä. Se se pitäis sit olla sellanen appi. Se että itte lähtisin kyytiin vaatis just sitä että se olis tosi helppoa. et ku se tarve tollasiin kyyteihin tulee aikalailla sit extemporee. Et hei nyt se sellanen tarve on.	En mä oo mitenkää miettiny että se turvallisuuden tunne olis se juttu, mutta tottakai se on siellä taustalla	Sun on kuitenkin pakko luottaa jollain tavalla jos otat jonkun kyytiin.	Sun on kuitenkin pakko luottaa jollain tavalla jos otat jonkun kyytiin.	Ja onhan siitä tiettyllä lailla se hyvä puoli että siinä on ne kuvat, et ihmisellä on jonkunlainen profiili oltava siellä, että kyllä siinä jollain tavalla voi ainaki luottaa että siellä joku ihminen on taustalla. Ettei se nyt läpeensä pahan voi olla.	mä myös nautin siitä että mun ei tarvii höpöillä mun kyyditettävän kanssa. Mä en niiku aina jaksa puhua, etten mä oo mikää taksikusi joka yrittää viihdyttää. Vaa enemmänki että mä vaan tarjoon jollekki sen kyydin ja se on tarpeeks. Ei mun tarvii olla erityisen mukava, ettei mun tarvii olla perus mukavuuden päälle mitään ekstrasaa
Mä ajattelen että mä kyyditsen itseäni jonnekki ja se toinen saa kyydin sen takia että se sopii mun aikatauluihin. Joskus näiltä, varsinkin ekaa kertaa kyytiin tulevilta, unohtuu se että joku on menossa paikasta A paikkaan B ja siihen pääsee mukaan, eikä niin että hän saa henk koht kuskin jonnekin.	kaikki ei ehkä ajattele sitä asiaa nii, että ku otetaan muita vieraita ihmisiä kyytiin nii että sää oot heistäki vastuussa ja mulla se vastuu on kokoajan läsnä. että aina kun joku mulla on kyydissä niin mulla on suuri vastuu muittenki hengestä	Just miten se kirjoittaa ja myös se profiilikuva	Facebookissa ei varmenteita, jolloin luottamuksen merkitys korostuu	kuva olis sellanen, et kuva pitäis olla	Mä haluan olla enemminkin sellanen professionaalinen kimppekyydinantaja kuin sellanen että mä hakisin jotain sen suurempaa merkitystä tai sosiaalista puolta mun elämään. Kiva jutella ja hauska kuulla erilaisia elämäkokemuksia ja tapahtumia, mutta thats it. Et mä en halua niitä ihmisiä mun elämäni.
noi facebook-ryhmät on tänä päivänä tärkeä, koska se on nii kätevä ja ku lähes kaikilla on facebook, et se on nii helppo tapa. Kaveriporukassaki keskustellaan et jos joku on lähössä johonki nii sit selataan kaikki kimppekyytiryhmät, et hei no täällä olis tällanen kyyti. Niit pääsee niin helposti käyttä, et nyt ainaki isoin ja parhain missä kyytejä sopia	No mä just mietin tota, että ku tuntuu että kaikilla on aina kiire johonki. Koskaan ei voi tietää mitä tapahtuu, että mulla ei ainaka oo niin kiire että mä henkeni uhalla ajaa sitä maksimi nopeutta kokoajan.	Ja et jos on sovittu että noudetaan johonki aikaan, nii et se on siellä. Tai että laittaa viestiä jos hän myöhästyy ja kysyy että haittaako jne. Sellanen perus kanssakäyminen.	Luottamuksen käsitys on niin vaikeä, että ei mun periaatteessa tarvii luottaa siihen ihmiseen kunhan se meidän kyyti sujuu hyvin. Tää on just ehkä se ku se ei oo mulle sellanen sosiaalisen kokemuksen hakua, nii mä en niiku odota. Voisko sen sanoa nii että mun ei tarvii luottaa siihen ihmiseen jos se on hyvä kyyditettävä. Se luottamus on kuitenkin sellanen intiimiasia, mikä syntyy kahden ihmisen välille. Ajattelen ehkä vaan että onko joku hyvä kimppekyyditettävä. Luottamus sanana välttämättä kuulu edes siihen asiaan. tässä siitä kuinka luottamuksen ei nähdä olevan se juttu	Et sit myös et jos se on sellanen kunnon appi missä tarjotaan, nii sun pitäis pystyä luottamaan siihen että se palveluntarjoaja tarkastaa jollain tavalla ne henkilöt. Et jotain varmennuksia. Et on esim ajo-oikeus. Vähän niiku drivenowlla mihin sun pitää ilmoittaa se sun ajokortti, ja ne käy tarkastaa sen trafilta että sulla on se ajo-oikeus oikeesti olemassa.	Mikä on se että mä haluan olla mukava ja ystävällinen. Mutta mäen hae siihen mitään syvällisempää sisältöä. Tää on mun näkökanta siihen asiaan. Ja mä koen epämiellyttäväks sen jos se menis toisin päin.
siinä on se, että se ryhmän sisältö pysyy tavallaan siinä mikä on se aihe. Et siinä käsittääkseni on ollu ihan hyvät ne jotka ylläpitää sitä ryhmää. Et sieltä aika tehokkaasti poistuu kaikki ne muut myyntiilmoitukset yms. Et se pysyyki siinä että siellä on vaan niitä kyyti-ilmoituksia tai siirto-autoilmoituksia.	Mun mielestä on äärimmäisen tärkeitä että se luottamus siihen että on turvallista liftata tai tarjota kyytiä tai etsiä kyytiä tällasessa palvelussa, on tosi tärkeitä.	varmaa sellanen tietty reippaus. Et yleensä kuitenkin nousee autosta ulos ja kättelee ja sanoo kuka on. Jos toinen kättelee takas ja sanoo kuka on jne. Ettei siinä kohtaa oo ihan paiseessa se toinen, et sellanen tottakai luo luottamusta lisää.	Tässä kyydin antamisessa ja mä puhun kun mä annan jollekki toiselle kyydin, nii mulle se luottamus ei oo sellanen sana mitä mä käyttäisin. Koska luottamus tarkoittaa mulle, että mulla on joku suhde ihmiseen. Ja mä en haluu muodostaa mitään sellasta, mä haluan vaan olla pieni osa jakamistaloutta. Mut se varmaan johtuu vaan siitä ku mä en hae mitään ihmissuhteita siis tällasia uusia ystävyyssuhteita tätä kautta tässä siitä kuinka luottamuksen ei nähdä olevan se juttu	Mutta ei muhun sellaset (arvosteluasteikot) ei oikee teho, tai niillä ei olis merkitystä jos esim facebookissa olis sellaset. Mutta esim kommentit vois olla hyvä ja toimiva. Et jos sielt olis kommentteja muilta, nii se olis parempi.	Mutta kyllä mä kokisin sen epämiellyttävän jos multa odotettais jotain kaverussuhdetta, että mä voisin tulla kimppekyytiin. Mä en sellaseen pystyis. Mulle se on sitä että tarjoon vaan kyydin ja thats it.

Et mun mielestä tarkeeta, että sovitaan ne asiat kunnolla, ettei ainakaa jää sitä tunnetta ettei tiä tarviiks se kyytii vai ei	Kyllähän turvallisuus on aina mielessä, että eihän sitä oikeesti tiä kenen autoon sitä hyppää. Varsinki nyt ku nykyään sieltä ajajan puolelta pystyy pistää lukkoon kaikki ovet. Että kyllähän se on tosi iso ja tärke juttu.	Nii, ei oo ollu sellasta tilannetta että joku olis esim tullu räsyillä vaatteilla. Etten sit tiä miten siihen sitte suhtautuis	Mun mielestä on äärimmäisen tarkeeta että se luottamus siihen että on turvallista liftata tai tarjota kyytiä tai etsiä kyytiä tällasessa palvelussa, on tosi tarkeeta.	Et kyl airbnb:ssäkin tulee katottuu, et ottaa muutammat edellisen kommentit. Ja just että ei vaa kato sitä missä on muutama sana. Vaan ettii ne muutaman viimesen pitkän kommentin. Eikä sekää haittaa vaik siel olis joku yks 1 tähden kommentti, ku kattoo sen nii näkee että ehkä sillä on ollu odotusarvo vähän erilainen.	
Ja et jos on sovittu että noudetaan johonki aikaan, nii et se on siellä. Tai että laittaa viestiä jos hän myöhästyy ja kysyy että haittaako jne. Sellanen perus kanssakäyminen.	Mä toivoisin siihen jotain appia. Ensinnäkin sen turvallisuusaspektin takia	Ei kukaan oo ollu, et okei se tuli ilman paitaa sieltä. Et ei oo tarvinnu miettiä, että kukakohan toiki nyt on.	Se luottamus aika ykkösasia näissä kimppakyydeissä, et jos miulla tulis sellanen olo etten luota siihen ihmiseen, nii en uskaltais mennä siihen kyytiin, enkä myöskään uskaltais ottaa sitä miun kyytiin. Et jos alkais epäilee sitä asiaa hirveesti, nii ei toteuttais kyytiä. Et ainaki tollanen peruis sen yksittäisen kyydin. En usko, että se vaikuttais jatkossa mihinkään kyyteihin, mut ainakin siihen yksittäiseen.	Ettei kyl kertaakaan oo ollu sellasta että jollain olis joku kissankuva profiilikuvana. Et kyllä kaikilla on ollu joku profiilikuva itsestään, vaikkei siitä nyt välttämättä tunnista mitään. Mutta ainaki joistain ihmisistä tunnistaa. Että jos sitä profiilikuvaa ei olis nii kyllä mä varovaisempi olisin.	
Ennen kaikkea jos olis joku mobiililappi, nii et jos tulis sillai lyhyellä varatusajalla joku meno et joutuis yksinää menee johonki.		mulle merkitsee myös se että se missä mä teen matkaa on sellanen perus siisti ajoneuvo. Ettei siel oo kaikenmaailman roskaa, ettei tuu tunne etten mä haluu koskee mihinkään	Sellanen tietty pelottomuus täytyy olla tässä, että sä voit hyvin luottaa mutta silti pelätä. Et ne mä jaottelisin vielä omikseen.	Jos siinä on reilu kuva ja asuinpaikkakunta, se ei asu missää timbuktussa. Nii sit aattelen et tää on ihan ookoo.	
Mobiililapin ku siihen keksis, niin se olis tosi kätevä. Se, että sieltä vois laittaa sen että mä ajan tolla välillä ja ajan 3 tietä pitkin ja et se appi osais löytää että hei täällä on tällaset henkilöt tarvii sitä.		kyllä sellanen, ettei tehä mitään hupivarailuja. Eikä lähetä vaan kokeilemaan että miten se suhtautuu. Sellaset asialliset yhteydenotot on ne mitkä on toiminu	Kyllä siinä pitää pystyä luottamaan, koska jos ei oo sitä pientäkään luottamusta nii et sie uskalla lähtee kyytiin. Ei se vaan toimi jos ei sitä oo.	Jos se todella on kuvallinen profiili ja oikee nimi siellä nii kyllä minä sillon luotan	
mä en hae sitä sellasta jatkumoa, et se ei merkitse mulle niin paljon. Et kunhan mulle ei tuu siitä haittaa, esim auton siivoamista yms. Et välttelen ehkä vaan niitä haittoja.		No just sellanen asiallinen käyttäytyminen, niin siellä ryhmässä kuin että sit jos nousee jotain mielipiteitä tai sit yhteydenotoissa. Asiallinen tapa hoitaa niitä juttuja, se on mun mielestä se tärkein. Et jos tulis jotain muuta nii sit viheltäisin ehkä pelin poikki	Mulla on kova luotto ihmisiin ja se vaatii sitä tosi paljon. Että monella on eka kysymys että miten sä uskallat, et jos jotain käy. Tosi huono myöntää, mutta että jos sellanen tilanne kävis, nii mä en oo ees uskaltanu ajatella et mitä mä tekisin siinä. Vaikka mä tiän että se on ihan realistinen uhka.	No siellä (kimppakyyti.net) ei nähny edes ihmisestä kuvaa, nii ku taas facebookissa, mikä on taas ihan hyvä. pystyy sit vähän pikkasen hakee taustatietoa	
varmaa lähtee ihan siitä että ku se asia on sovittu nii on sitte ihan pysytty siinä. Eikä oo ollu sellasta venkslaamista		jos tulee muutoksia nii ollaan heti valmiita ilmottamaan. Eikä jätetä sitä asiaa auki, eikä nii ettei sitä nii väliä et jos sitä kyytiä ei nyt otakkaa.	Nään luottamuksen tosi tärkeenä. Et just facebook-ryhmissä verrattuna siihen blablacariin, nii ku siel ei just oo mitään niitä millä varmennetaan. Vaan kaikki perustuu, just kaikki maksaminen ja kyyditsiminen ihan vaan luottamukseen. Nii onhan se tosi tärke asia	aika hyvinhän siellä että jos jollakin on tullu jotain huonoja kokemuksia toisesta käyttäjästä, nii sit siellä ilmoitetaan. Nii sehän on ihan hyvä, et tavallaan tietosuus lisääntyy	

No siis koska ne on pääasiassa ollu ihan hyviä ne kyydit ja ne mitä on itte tarjonnu nii ne tyypit on ollu ihan ok ja et on just sovittu kaikki maksut ja kustannukset etukäteen ja ettei oo ollu sillai epäselvyyksiä, nii sen takia ei oo mitään ongelmaa tarjota niitä edelleenki		tärkeetä olis varmasti sellanen kaikki sellanen selvinpään ajaminen, ja yleinen liikennekäyttäytyminen	Enhän mä tiää että onko heillä ajokorttia, tai onko auto heidän omistuksessa. Mutta mä luotan siihen. Et mun henkihän on hänen käsissään, mutta mä luotan että hän pitää siitä hyvää huolta. Myös samalla omasta hengestään. Ettei aja kolaria ja ajaa vastuullisesti. Ja nostaisin myös noi maksuasiat. Et kyytiläisenä se ei oo nii iso riski, mutta jos mä ottaisin jonkun kyytiin. Nii mietityttäis että maksaakohan tää nyt tästä kyydistä. Et siinähan on kyse pelkästään luottamuksesta että se toinen maksaa	Että kyllä siellä ihmiset ilmottelee jos on jotain ongelmatilanteita ollu yms.	
ehkä helppous, et saa helposti kontaktin. Ja ihmisen tavotettavuus, ryhmässä on 50 000 jäsentä. Ja just tarjontaa usein on		kun sitä viestittelyä käy nii siinäki siinä on vaa sellanen määrätynlainen reippaus on tärkeä.	mä nään et luottamus on noissa tosi tärkeä asia, mutta pohdin. En oleta että muut ihmiset on tavallaan näin sinisilmäisiä kun mä oon tässä. Ja toivon että kaikki ei olis ihan tällasia kun mä oon. Ja muaki mietityttää, et ku suomessaki tulee kokoajan enemmän ongelmia, että uskallanko mä mennä tähän	Ja sit se että epärehelliset ihmiset on epärehellisiä, se on niitten perusluonne. Et jos haluaa jotain huijattua nii kyllä ne sen tekee. Mut sellaset ihmiset pitäis saada karsittua, et sen takia musta on hyvä että niistä tiedotetaan sitte, jos joku ei osaakkaa käyttäytyä.	
se ylläpito näyttäis olevan aika hyvin hereillä. Ainaki niissä ryhmissä missä mä oon. Ja aika hyvin ne pitää ne ryhmät, niin että ne pysyy aika selkeinä. Ettei tarvii läritä ihan kauheen pitkään niitä ilmoituksia		Mulla nyt ei oo koskaan ollu mitään päihtyneitä tai muuta kyydissä. Enkä varmaan ottaiskaan. Niitten käyttäytymisestä kun ei tiää, et millä tavalla käyttäytyy. Et siinä vois olla jotain yllättäviä tilanteita. Et en mä sellasta tuntematonta pitkälle matkalle edes ottais kyytiin. Et en haluu edes kokeilla mitä kaikkea vois sattua		sellanen arvosteluasteikko tai mahdollisuus arvostella muita vois olla tosi kätevä. Et se vois luoda vielä enemmän sitä luottamusta. Kyllähän sieltä sit erottuis ne hyvät ja pahat. Ja kyllähän se et jos moni on antanu jollekki sen 5 tähtee jollekki kusille. Et kyllähänä siitä tulis sellanen olo että no kyllä kaikki on varmaan menny niiku on sovittu ja on ollu turvallinen kyyti	
On ollu tärkeetä, että on helppo sopii ne asiat, mistä lähtee jne. Ja jos on ollu peruuttamisia niin ne on ollu. Ettei oo tullu mitään yllätyksiä yhtäkkiä. Tai on osattu asiallisesti hoitaa kaikki		Ja joskus oon kuullu, että tarjoutuu kyytiin sellanen hirveen epäsiisti, ettei oo peseytynyt ja hirveet tuoksut		Nää kimpakyydit nauttii nyt ehkä facebookin vertaisarvostelusta, et siitä on paljon hyötyä siinä	
Sellanen on mulle tärkeetä et pysytään asioissa, ettei lähetä hirveesti muuttelemaan asioita.		Nii että jos mä havaitsen että se on tällanen jos sillä on hirveen epäsiisti olemus, nii mulla on oikeus kieltäytyä ottamasta sitä kyytiin. Et jos ollaan matkassa 3-4 tuntia ja sellanen autossa haisee kokoajan. Et se olis hirveen tilanne			
Ihmisten pitäis just ehkä sopii ja kysellä sit vaan tarkemmin etukäteen. Ettei tuu sit yllätyksiä		Toki jos joku on sellanen ettei halua jutella, nii mä kunnioitan sitä kyllä.			
Et jos jotain sovitaan nii muistetaan myös perua ajoissa.		No siis koska ne on pääasiassa ollu ihan hyviä ne kyydit ja ne mitä on itte tarjonnu nii ne tyypit on ollu ihan ok ja et on just sovittu kaikki maksut ja kustannukset etukäteen ja ettei oo ollu sillai epäselvyyksiä, nii sen takia ei oo mitään ongelmaa tarjota niitä edelleenki			

Et jos tulee hirveesti tällasta sählystä, nii mä vedän tähän rajan että en lähe säättämään yhtään ylimäärästä. Kun ideana tässä on kuitenki että tää helpottais kaikkien arkee ja liikkumista ja jos menee kauheeks säättämiseksi, nii sit on parempi jättää se ihminen pois kyydistä.		Mä arvostan sellasia ihmisiä vähemmän joilla ei selkeesti oo sellasta sosiaalisen käyttäytymisen normistoa			
mulle ei oo muuta merkitystä kuin se että se sopii mun reittiin. Niin että mun ei tarvii kiertää. Mun aika on niin premiumia, että mä otan vaan kyytiin sellasia ihmisiä jotka mä tii että pystyy poimimaan kyytiin helposti matkanvarrelta. Et mulle on ihan sama että onko se mies, nainen, ulkomaalainen, suomalainen, nimellä ei oo merkitystä. Et kyllä mä luotan ihmisiin.		Jos se on hyvä kyyditettävä nii eihän sillä oo mitään tekemistä luottamuksen kanssa			
Et sit ku sopii tietyt ajat nii et toivois että niissä pitäydytään		vois ehkä ottaa muita ihmisiä enemmän huomioon, että vaikka siivois sen auton. Tai sit jos on siivoomatta niin vois ehkä vähän ilmoittaa että nyt on vähän sotkusta, ettei herkimmille.			
kaikilla on kuitenkin sellaset samanlaiset periaatteet et miten toimitaan siellä ja säännöt		mä toivoisin että se syy olis joku muu ku raha ja tienaaminen sillä. Vaan mielummin just että saatais jaettua ne kustannukset. Eikä nii että mä saisin jotain voittoa tästä			
sen auttamisen tulee olla niin helppoa kuin mahdollista. Nuorempana pysty enemmän sit menemään, sopinu just että hakee jostain muualta tai vie jonneki mihin ei nyt ihan suoraan ole itte menossa. Mä edelleen tekisin sitä, mut mä en enää haluu käyttää aikaa tällaisten monimutkasten kyyditysjärjestelmien sopimiseen		Siihen sit vaan kuuluu se että käyttäydty korrektisti, etkä ehdottele mitään tai anna ees ymmärtää. Et ei mitään likasia vitsejä tai et käyttäydy ilkeesti tai epäkohteliaasti.			
mä ajan ne omien aikataulujen mukaan. Sen taki mä meenki autolla. Ja sen takia mulla ei oo sellasta tiettyä kyytiporukkaa jonka otan aina kyytiin. Et se rajottaa liikaa töitä. Et enemmänki jos joku yks ihminen kysyis kyytiä lahteen nii voisin ottaa sen kyytiin tosta lahdentien varrelta. Mutta mä en muuta mun työaikaa kyydittävien takia. Et mul on helpompi ottaa sit iltapäivällä lahdesta helsinkiin päin tulevia kyytiin. Mutta kyllä työelämä menee edelle tässä		Luottamuksen käsitys on niin vaikee, että ei mun periaatteessa tarvii luottaa siihen ihmiseen kunhan se meijän kyyti sujuu hyvin. Tää on just ehkä se ku se ei oo mulle sellanen sosiaalisen kokemuksen hakua, nii mä en niiku odota. Voisko sen sanoa nii että mun ei tarvii luottaa siihen ihmiseen jos se on hyvä kyyditettävä. Se luottamus on kuitenkin sellanen intiimiasia, mikä syntyy kahden ihmisen välille. Ajattelen ehkä vaan että onko joku hyvä kimppekyyditettävä. Luottamus sanana välttämättä kuulu edes siihen asiaan			

Taulukko 2: Merkittävät edellytykset kimpakyytitoiminnan jatkuvuuden kannalta

Tarve/taloudellinen kannattavuus	Luottamus	Turvallisuuden tunne	Toimivuus/helppous/yhteiset pelisäännöt	Asenne	Media/päättäjät	Kokemukset/tarinat
Mut et jos esim pitäis mennä itä-länsi suunnassa nii sithän se olis tosi hankalaa mennä, nii sit varmaa herkemmin saattais käyttää jotain kimpakyytejä. Mut et jos menee etelä-pohjois suunnassa niin ei noita tarvii, jos ne ei nyt nosta junalipun hintoja ihan älyttömästi. Et olis tää ehkä taloudellisesti kannattavin, varsinki jos lippujen hinnat nousee	Jos suomessa tapahtuis sellanen ei toivottu tilanne että ihmiset alkais kyräilemään enemmän toisiaan vastaan, eikä vois luottaa muihin. Nii se veis pohja tällasilta palveluilta tai toiminnalta käytännössä kokonaan.	jos se on sellanen kunnon appi missä tarjotaan, nii sun pitäis pystyä luottamaan siihen että se palveluntarjoaja tarkastaa jollain tavalla ne henkilöt. Et jotain varmuuksia. Et on esim ajo-oikeus. Vähän niiku drivenowlla mihin sun pitää ilmottaa se sun ajokortti, ja ne käy tarkastaa sen trafilta että sulla on se ajo-oikeus oikeesti olemassa.	onhan suomalaiset ylipäättänsä kansana, sellasia sääntöjä noudattavia ja halutaan tehdä oikein asiat. Et kyllä se varmasti edesauttaa tällasissa palveluissa. Se mahdollistaa vähän sen että se toimii.	Mutta että se voi toimia laajempaan, nii se nimenomaan pitää olla, että ihmiset tekee sitä auttamisen ja jakamisen halusta, ilman että ne hakee siitä mitään sen syvempiä merkityksiä joka ihmisen kanssa	Olis hyvä, että näitä kokemuksia jaettais näkyvämmiin kaikkialla, esim mediassa. Hyvä lisääntyä jakamalla.	Kyllähän ihmisten omakohtaiset kokemukset on parasta mainontaa ja markkinointikeinoja kimpakyydeissä
Julkinen liikenne sen verran hyvä, että ei oo sillai tarvetta ja lyhyet matkat. Helsingin sisällä harvemmin on tarvetta, mut lappeenrannassa sit välillä, mut neki on yleensä sukulaisia ja kavereita joita saa sit lyhyempiinki matkoihin kyytejä. Ettei kuitenkaan näiden facebookin kautta	Sun on kuitenkin pakko luottaa jollain tavalla jos otat jonkun kyytiin.	Mutta ymmärrän että sellasen nuoren tilanteessa miettii sitä uskaltaako ottaa kyytiä tai lähteä yöllä lentoasemalla. Kyllä siinä riskiä on, en kiellä sitä ollenkaan.	Et ei siihen välttämättä tarvii mitään appiä, kunhan lehdissä kerrotais että suomessa otetaan käyttöön ensimmäiset kimpakyytitypysäkit. Ja sit kerrotaan että siihen tulee tämä bussi ja siitä pääsee tonne ja tonne. Se auttais tosi paljon	mun mielestä jotta jakamistalous voi toimia, nii siihen pitää suhtautua resurssienjakamisena, eikä niinkään sellasen henkkoht sosiaalisen elämän laajentamisena. Siihen pitäis hakea sellanen ammatillinen ote. Mä luulen että suurin osa meistä halutaan kontrolloida sitä miten me haetaan ystävyysuhteita ja sosiaalisuhteita		Et ne kokemukset pitäis olla ihmisillä niin positiivisia, et on pystynyt luottamaan että se luottamus pystyis sit siitä kasvamaan yleisesti.
haluisin että se tulis ja yleistyis ja että ihmiset käyttäis niitä enemmän. Mitä enemmän käyttäjiä nii sitä enemmän tietenkä kyytejäki olis tarjolla. Mutta kaupungin sisällä en oo kuullu että kukaan tekis, että kaikki tekee vaa pitempiä matkoja.	jos se on sellanen kunnon appi missä tarjotaan, nii sun pitäis pystyä luottamaan siihen että se palveluntarjoaja tarkastaa jollain tavalla ne henkilöt. Et jotain varmuuksia. Et on esim ajo-oikeus. Vähän niiku drivenowlla mihin sun pitää ilmottaa se sun ajokortti, ja ne käy tarkastaa sen trafilta että sulla on se ajo-oikeus oikeesti olemassa.	kaikki ei ehkä ajattele sitä asiaa nii, että ku otetaan muita vieraita ihmisiä kyytiin nii että sää oot heistäki vastuussa ja mulla se vastuu on kokoajan läsnä. että aina kun joku mulla on kyydissä niin mulla on suuri vastuu muittenki hengestä	Liiftaus on kokenu nii voimakkaan uudentulemisen, että sellanen kollektiivinen sopimus siitä että miten toimitaan on palannu takasin ja se on tärkeitä.	suomessa ku ei oo tän tyyppejä (halpoja takseja ja kimpaa-autoappeja) eikä siitä autosta oo luovuttu.		Joo tottakai, ku sulla on. Et jos ku se ensimmäinen meni hyvin ja se oli tosi onnistunu. Ja tulee tunne että hei miks tätä ei vois tehdä uudestaan. Ja sit ku ne uudetki toimii hyvin. Nii se kynnys madaltuu kokoajan, ja nykyään sitä kynnystä ei oikeestaan enää oookkaan.

	<p>Koska kyseessä ei oo pelkästään mun ja sen ihmisen välinen luottamus vaan mä oon nähny sen sellasena. Koen että siinä on myös kysymys luottamuksesta siihen asiaan mitä me ollaan tekemässä eli kyydinjakamiseen. Jos mä käyttäydyn typerästi nii mä en käyttäydy huonosti vaan sitä henkilöä kohtaan, vaan mä käyttäydyn typerästi sitä koko asiaa kohtaan mihin mä uskon.</p>	<p>Sillon oon vastuussa myös muista kyytiläisistä, on kallis lasti kyydissä. Et toivois että jokainen menis jotenki vähän itteensä siinä kyydin tarjoajana. Että hoitais ne hommat nii hienosti, että niitä poikis sitte lisää tulevaisuudessa</p>	<p>Sit on sellasia kyydinantajia jotka ottaa ihan liikaa bensarahaa. Et mä tiän niitä ihmisiä jotka sanoo tuolla facebookissa, että 30€ tai jotain. Että siinä tulee jo vähän sellaset taloudelliset intressit mukaan, että yrittää hyötyä siitä. Et yrittää kaikki bensakulunsa kattaa sillä, nii se on mun mielestä väärin.</p>	<p>Se vaatii määrätynlaisen ihmisen, joka siihen lähtee. Ja sillen se oma asenne ratkasee sitä, että siitä tulee sellanen luottamuksellinen ja että se toimii</p>	<p>No varmaan se, että ihmiset kertois avoimesti niistä omista kokemuksistaan. Esim se että miten se on omalla kohdalla muodostunu. Sitte joku ehkä arempiki vois lähtee mukaan et jos toisella on noin hyviä kokemuksia. Vois jopa aatella että jos olis sellasia kummeja jopa. Että lähetään ja tehään yhdessä se matka. Että saa kokeilla mitä se on</p>
	<p>Kyllä siinä pitää pystyä luottamaan, koska jos ei oo sitä pientäkään luottamusta nii et sie uskalla lähtee kyytiin. Ei se vaan toimi jos ei sitä oo.</p>	<p>Et kyllä sen niiku huomaa jollain tavalla että pystyykö luottamaan vai ei. Et kyllähän sitä tulee arvioitua välillä aika tarkastikin sitä. Ja varsinki jos omaan autoon otan kyytiin, nii kyllä mä haluan että siellä on hyvä meininki ja fiilis ja turvallinen olla. Ku se on kuitenkin sitä mun omaa tilaa kuitenkin. Nii en mä sinne ihan ketä tahansa halua.</p>	<p>facebookista ku sä otat porukkaa kyytiin, nii siel on vähän niiku sanaton sopimus että annetaan bensarahaa. Mutta välillä on sellasta porukkaa, jotka ei ees kysy sitä. Et mulla on sellanen olo että ihmiset väärinkäyttää sitä sellasta sanatonta sopimusta joka liittyy kustannusten jakoon, edes pieneltä osalta.</p>	<p>Pitäis itsekkin olla avoimin mielin</p>	<p>En sitte tiä että onko miesten ja naisten välillä sitte jotain eroa. Et onko se sukupuoli sellanen että lähetään jommankumman sukupuolen mukaan mielummin. Vois ajatella, että niitä ensimmäisiä kyytejä, että naisen kanssa niitä ensimmäisiä kyytejä on helpompi kokeilla.</p>
			<p>Jos ihmiset ei näkis tätä että tää aiheuttaa ylimäärästä pääänvaivaa</p>		<p>Mä sitte itte ajattelin, että teen parhaan mahdollisen matkan siitä niille, siitä ensi reissusta. Ja uskon että se oli hyvä kokemus heille, koska he oli tosi kiitollisia siitä että he oli saanu kokee sellasen turvallisen tavan tehdä sitä matkaa</p>
			<p>Että hoitais ne hommat nii hienosti, että niitä poikis sitte lisää tulevaisuudessa</p>		<p>Että kaikki kuulemma aina varotellu ettei tällasia saa tehdä, ettei tuntemattomien kyytiin saa mennä</p>

						Saattais tulla pidempi tauko, jos tapahtuis. Jos olis joku huono kokemus. Kaikki kokemukset mulla on ollut tosi positiivisia, mutta miulla on kerran ollu sellanen epämiellyttävä olo. Mutta ei sekään ollut sellanen, että tää oli tässä ettei enää ikinä käyttäis. Sen pitäis olla joku tosi iso juttu, että kävis nii ettei enää käyttäis enää.
						Siihen sit vaan kuuluu se että käyttäydyt korrekstisti, etkä ehdottele mitään tai anna ees ymmärtää. Et ei mitään likasia vitsejä tai et käyttäydy ilkeesti tai epäkohteliaasti.

Taulukko 3: Kokemukset kimppakyydeistä

Huonot	Neutraalit	Hyvät
välillä ollu tosi hämmentäviä. Et esim liftareista tullu sellasia tosi hämäreiä, et jotain ulkomaalaisia. Ykski oli tällanen hollantilainen, tuln hyvinkäältä pelistä. Ja tuln pois ja katoin että siinä on liftari motarinrampin luona. Noh miks ei, et mä oon kuitenkin ajamassa ja se varmaan pääkaupunkiseudulle on haluamassa. Sit oli vaan että joo jos pääsis helsinkiin tai johonki radanvarteen helpommalla. Sit sanoin vaan että mä voin heittää sut tohon seutuliikenteen alueelle, että pääset siitä. Kysyn sitte että mihin hän on siitä menossa, nii ei tienny.	Et harva suomalainen, tai liftauskulttuuri on täällä tosi heikko, nii se fb on melkee ainoo väylä miten suomalaiset voi tätä kulttuuria ylläpitää.	Se suomalaisten luottavaisuus näkyy aika hyvin tuolla ryhmissä, ku tuntuu että ne jotka hakeutuu noihin ryhmiin on sellasia tosi luottavaisia ja uskovaisia.
Se (facebook alustana) on vähän haastava. Ekanakin ku ne on kaikki yksittäisiä ilmoituksia, nii sun pitää selaa ne kaikki ja niitä on hirveen paljon.	ei oo ollu sellasta tilannetta että joku olis esim tullu räsysillä vaatteilla	Joo kyllä, ei oo kyllä huonoja kokemuksia tullu ollenkaan
Ja toinen on se että se algoritmi siellä taustalla on sellanen, että tykkääminen ja kommentti nostaa sitä aina korkeemmalle siinä tietovirrassa	Kaikki on ollu, ollu kyl tosi mielenkiintoisia persoonia ja asukokonaisuuksia ihmisillä. Ettei voi sanoo että ottais vaa jotain pikkutakissaolevia ihmisiä kyytiin.	Jälkikäteen nää tällaset oudot tyypit ja kokemukset on ollu enemmänki sellasia hauskoja
Et jos vois edes sorttaa että uusin ensin, mutta facebookilla ei oo tällasta ominaisuutta eikä siel oo edes hakutoimintaakaan.	tuntuu jo normaaliilta ottaa aina joku kyytiin	mulla ei itellä oo huonoo kokemusta ollenkaan
Mulla on vaa tasan yhen kerran käyny nii että joku kysy multa, että ku olin laittanu sinne ilmoituksen kun olin menossa pohjanmaalle autolla. Nii olin laittanu ilmoituksen että voi hyppää kyytiin jos haluaa. Se laitto viestiä, mutta se keskustelu loppu vaan seinään, että se jäi vähän niiku kesken. Et jäi vähän tunne että tarviike sitä kyytiä vai ei. Et jouduin kuitenkin lähtemään, et jos se olis tarvinnu kyytii nii jäi nyt sit ilman sitä. Se on ollu ainut sellanen millään tavalla negatiivinen kokemus	On tavannu eri puolelta suomea erilaisia ihmisiä	Et sieltä aika tehokkaasti poistuu kaikki ne muut myyntiilmoitukset yms. Et se pysyky siinä että siellä on vaan niitä kyyti-ilmoituksia tai siirto-autoilmoituksia.
Mä olin aiemmin, ennen facebookia, kimppakyyti-sivustolla. Mutta se oli hirveen hankala käyttää ja täyttää se ilmotus sinne. Ja sit kun ihmiset anto siellä puhelinnumeron, nii ne ei sit vastannu niihin. Ja se oli tosi sellanen epäluotettavan tuntunen.	Mut melkein joka kerta tulee kyl sellanen, että on kyllä mielenkiintonen heppu kyydyssä	en oo ees kunnolla miettiny sellasta että siel vois olla jotain häiriökäyttäytymistä tai jotkut ihmiset olis väärällä agendalla siellä.
kerran kun olin lentoasemalla ja oottanu siellä kyytiläistä, kun lento on ollu myöhässä. Nii siihen joku hyvin epämääräinen tuli. Mutta sen vaan sivuutin, koska hänellä ei ollu profiilikuvaa eikä muuta nii. Sillo mä jätin sen vaa pois, et en lähteny kokeilemaan että mikä siellä mahdollisesti on.	sen verran avoimin mielin tohon lähtee	Et en oo kyl ees törmänny sellasiin ilmoituksiin, että joku olis varotellu jostain tietyistä henkilöistä tai ylipäättänsä.
Joo, et aina kun mä lähen nii kysyn kyllä aina facebookista et onko joku menossa. Mutta yllättävän huonosti niitä saa.	nyt ku on kyydinny tosi paljon nii siihen se kynnys on tosi matalalla.	En oo törmänny oikein mihinkään epäkohtiin tai ongelmiin noissa
jossain vaiheessa varotettiin nimenomaan naisia, että siellä oli määrättyjä tyyppejä, jotka. Niistä tuli sit ihan nimenanto. Et ne oli sit sitä mieltä että he maksaa muun kun euroina sit niitä matkoja. Et niistä varoteltiin sitte, et oli nimet ja tuntemerkit. Ne saatiin kyllä sit nopeesti pois. Et siel on nii valtava määrä niitä ihmisiä, että se leviää sit nopeesti se tieto.	Ei oo ehkä vaan ollu koskaan sitä kunnon tarvetta et olis tarvinnu itte sitä kyytiä joltain tuntemattomalta.	Et ihmiset käyttäytyy siellä mun mielestä tosi asiallisesti ja hyvin

toki on sattunu sellasia ujoja. Eikä oo sit nähny että mistä löytyis sit yhteinen puheenihe.	Mä oon pääasiassa ollu se joka on tarjonnu sen kyydin	onhan siitä tietyllä lailla se hyvä puoli että siinä on ne kuvat, et ihmisellä on jonkunlainen profiili oltava siellä, että kyllä siinä jollain tavalla voi ainaki luottaa että siellä joku ihminen on taustalla. Ettei se nyt läpeensä pahan voi olla
oon ittekki ollu sellasissa kyydeissä, et on oikeesti pelottanu välillä. et on ollu aika hurjakin kuskeja, et mielummin ite ajan sit tän takia ja otan muita kyytiin	Mä oon ollu kimpakyydeissä sillon kyytiläisenä sillon ku oon pelannu pesäpalloa ja tottakai siellä käytetään kimpakyytejä, että mennään kavereiden kaa samoilla autoilla.	jos laittaa viestiä ja laittaa että voi hyppää kyytiin, nii keskustelu käydään muuten aina siihen asti kunnes toine sanoo että sulla on sellanen aikataulu ettei pysty tai sit jos tarvii ja haluu sen kyydin nii sit sovitaan että mistä noudetaan.
Tuntuu ettei se ajatus vastuusta (toisen henki ja turvallisuus) oo ihan aina kaikilla mukana ajaessa.	Mutta että tarjonnu oon, varmaan 20-30 kertaa. Ja oon sen lisäksi ottanu liftareita kyytiin ja oon ollu autossa missä on otettu liftareita kyytiin. Samaan suuntaan kun ihmisiä ollu menossa.	en oo kyl koskaa jättäny ottamatta sitä toista kyytiin minkään tällasten (viestinnässä olis jotain hämää/epäilisi toista keskustelun perusteella) asioiden takia.
Et mä olin esim itte laittanu sinne ilmoituksen, että tarjoan kyydin tällöin ja tällöin ja sit et siel tuli joltain, kerran tuli yhdeltä mieheltä, et se alko kyselee musta et mitä teen ja minkä ikänen oon, nii siitä tuli sellanen fiilis että mä en nyt välttämättä lähe tällaseen treffihommaan ollenkaan. Nii hänen kanssa ei sit tullu sopimusta.	Tosi erilaisia ihmisiä siellä on, mutta ehkä niissä on tää sosiaalinen puoli samaa ja ekstroverttiys.	on joka kerta kyydin jälkee ollu sellanen olo että tosi luottavainen siihen henkilöön jota on kyydinny tai kyyditsee.
Mut on siellä varmasti niitaki jotka yrittää tienata	Ettei ne introvertit lähtis sit ehkä edes pyytämään ja menis yksinään mielummin sillä omalla autolla.	Ei kukaan oo ollu, et okei se tuli ilman paitaa sieltä. Et ei oo tarvinnu miettiä, että kukakohan toiki nyt on.
Jossain vaiheessa oli vähän sitä, että ku ei muistanu huolehtia itte siitä että kerto niiku että mitä kustannuksia tästä koituu. Nii ehkä yhen tai kaks kertaa nii kävi nii, että kyytiläinen alko purnamaan siitä että ”mites sä nyt näin paljon haluat tästä. Että oon ennen päässy niin että oon ostanu vaan kahvit kuskille”. Nii että kun miten itte toimii ja toinen toimii, nii jotenki odottais että kaikilla olis sama idea tässä hommassa. Ja pääsääntöisesti onki ollu ja samat summat on kaikilla, ettei tuu 10€ eroja hinnoissa.	Viime kesänä heitin kolme tyttöä himosfestareille ja sit ne oli jotain 20 v about. ja siinä ne jotain puhu. Ja lopputulos oli se että viimeiset puol tuntia, mä opetin niille et miten jotkut sijoitusmarkkinat toimii, ku ne rupes kyselee kaikkee	Positiivisia yllätyksiä tulee koko ajan, melkein joka kyydillä
Et just ku itte oon ollu kyydissä, nii miettiny että kun itte oon ottanu tästä samasta matkasta jonkun summan ja toinen ottaaki yhtäkkiä enempi. Ja sit sillä on uudempi auto, et sit on ehkä vähän miettiny että vähän erikoista. Että yrittääkö se maksattaa muilla muitakin auton maksuja/kuluja.	Ja kun kuljin jyväskylä helsinki väliä, nii siellä välillä tuli kyselyä että tiitkö koska sä oot seuraavan kerran menossa, että tulisin mielusti sun kyytiin uudelleen. Että siellä muodostu sellasia juttuja ja ihmisiä joiden kanssa useemminki sit meni sitä samaa väliä. Et heti ku laitto ilmoitukset että on menossa tätä väliä, nii sieltä heti ne määrättyt bongas että nyt oon taas lähössä.	Lähtökohtaisesti ne on ollu tosi positiivisia, et makeeta wautsi et on päässy tapaa tollasia ihmisiä.
Mä uskon että jos mulle jotain tapahtuis ja mun pitäis oottaa vaikka fön ylläpitoon yhteyttä, että tällanen juttu on ollu. Ja tarvisin tietoon tän henkilön. Nii en tiä mitä oikeesti kävis. Mutta vahva usko on siihen ettei ne auttais mua tai vastais mun yhteyden pitoon	mulla on ollu sellasia amisikäsia poikia, jotka kattoo vähän että mikäs mummo tässä on menossa. Nii sillon jättää, että jos ei halua jutella nii ihan ookoo.	siitä saa hyviä kokemuksia kun tapaa mielenkiintosa ihmisiä. Et on neki kokemuksii.
mä ilmotin sinne että oulu-jyväskylä, että ajan ja lähen viideltä ja oon kymmeneltä perillä. Nii joku sano siihen että miten ihmeessä sä saat kulumaan 5 tuntia tohon matkaan, se on 340km ja oli talvi ja näin. Nii perustelin sit sen nii että koskaan ei voi tietää mitä tapahtuu, että mulla ei ainaka oo niin kiire että mä henkeni uhalla ajaa sitä maksimi nopeutta kokoajan	jos on itte ollu johonki menossa nii kyllä me ekaks käyny aina kattoo niitä kimpakyytejä, ennen ku on miettiny mitään bussia tai junaa tai muuta.	Et ollu tosi koskettaviakin juttuja ja keskusteluja on käyty. Että aika henkilökohtaisiakin asioita käyty läpi. Ja tullu sellanen olo että on pystynyt luottamaan muihin ja tuntunut siltä että muut on pystynyt muhun luottamaan.
välillä ihmiset tekee sitä että ollaan sovittu tietty aika. Ja sit sanoo että hei en mä lähekkää ja peräännyttään	Perjaatteessa sanoisin, että sit ku sä oot naispuolisen kanssa liikkeellä nii saat paremmin niitä kyytejä. Et selvä ero on siinä. Et vois ajatella että jos oot yksinäinen nainen nii saa parhaiten, sit kaks naispuolista, sit mies ja nainen, sit yksinäinen mies ja sit kaks miestä. Täs on se kyydinsaamisen hierarkia. Ja sit jos on useampi ku kaks henkilöä nii sit vaikeutuu entisestään.	Mulla ei oo yhtäkään huonoa kokemusta, et minkä takia ajattelisin että nyt riitti, etten enää ikinä mee tällaseen. Mulla on toiminu kaikki aina ihan moitteettomasti

ensimmäisenä tässäkin autossa (huono kokemus), sato vettä ja se kusi laitto pyyhkiät päälle ja sano että joo nää on vähän rikki, että tässä toimii vaan tää kaatosade toiminto tässä pyyhkiässä. Joo että siinä oli jo vähän sellanen että pikkasen jo pelotti. Et tollaset jutut vaikuttaa.	Et mä oon saanu ihan tosi erilaisilta ihmisiltä kyytejä	ihan kenet vaan joka on ollu kyydissä voisin tavata uudelleen. Ei olis mitään ongelmaa ja sais varmaa keskusteltuuki uudestaan kaikesta.
Kerran olis tehny itte mieli kyllä jäädä pois kyydistä. Ajettiin rekan takana sellasella metrin turvavälillä 80km/h. Hirvee kaatosade. Ja sit vielä keskusteltiin siinä matkan aikana kuskin kanssa että mitä kukakin tekee työkseen. Sit mä sanoin että oon liikenneopettaja. Sit se vaan oli että ai kauhee miten tässä nyt ajetaan. Taisin mä siinä jotenki näitisti sanoa että ei varmaan haittais jos jättäisit vähän väliä, et saattais nähäkki vähä eteenpäin. Vähän jänskättäny	Mut et välillä siel näkee niitä tekstejä tai että profiilikuva on just sellanen että on toi ehkä vähän hazardikaveri. Mutta mul ei oo käyny sellasta tilannetta että olisin antanu kyydin jolleki joka näyttää niin hazardilta. Et mun kyyditettävät on ollu sopivasti tavallisia ihmisiä	Ja kuitenkin pääasiassa, jotka noissa kimppekyyti ryhmissä on ei sinne ilmottaudu sellasia jotka on niitä introverteimpiä, ettei pystyis sanomaan mitään. Et kyllä ne kokee itensä jonkun verran itsevarmoiks, että ne pystyy jonkun verran puhumaan. Yleensä niitten kanssa sit voiki jutella sen matkan aikana.
mä muistan, että kerran meinas vähä tulla riitaa jonkun tyypin kanssa. Just näistä maksujutuista. Mutta sitte onneks siinä mulla kyydissä oli sen lisäks kyydissä kaks muutaki. Jotka oli kans että cmoon, että tää summa on meille ihan ookoo että miks se ei sulle olis. Ja tää oli just tällanen että kun ”mä oon aikasemmin päässy niin paljon vähemmällä ja tyyliin vaan ostanu kahvin ja pullan. Tällasesta meinas tulla siinä vähän sanomista.	Et välillä on just näitä että ihmiset hakee keskellä yötä kyytiä. Jotka on vähän samoja ku aikoinaan maalla soitettiin kavereille että voisiko tulla hakemaan. Mikä on ollu kimppekyytien vähän niiku esiaistetta, et se jolla on auto kyytää sit kaikkia. Mut en nyt sanois että olisin kohdannu mitään omituisia, välillä on omituisia ihmisiä	Ne henkilöt on kuitenkin vähän sosiaalisempia, nii niiltä vähän niiku irtoo sitä juttua. Oli se aihe mikä tahansa.
Kerran olin sellasen kaaharin kyydissä, joka naputteli siinä samalla tietokonetta ja lueskeli jotain iltasanomia. Ja ohitteli ihan hulluissa paikoissa. Ja mä yritin sanoa että hei meillä ei oo oikeesti mihinkään kiire. Voidaan mennä rauhallisemminki.	yllätyin siitä että kuinka vanhoja ihmisiä tätä käyttää, tai oletin että olis enemmän ollu mun ikäsiä nuoria, mä oon 22. melkein sellasia 30-50-vuotiaita. Et joku 35v. Et mä oletin että siel olis jotain 2kymppisiä. Et mun näkemysten mukaan nuoret käyttää aika vähän näitä kimppekyytejä.	kautta aikain mulla on ollu niihin hyväksyvä asenne. Oon ollu sillai niitten kannalla läpi elämän.
Ja sit on ollu niitä et on ollu hirveesti kamaa mukana tai ollu koira mukana mistä ei oo puhuttu mitään		Tosi asiallisia kyllä kaikki ihmiset ollu siel ryhmissä.
tosi epäluottavainen fiilis myös siihen et jos siel ryhmissä olis jotain epäasiallista käyttäytymistä, että facebook siihen mitenkää puuttuis ainakaa ihan heti. Et ehkä nii että eka tulis ylläpitäjiltä jotain kommenttia ja sen jälkee vasta katottais mitä facebookilta tulis.		en ainakaa oo mitään syrjintää oo kokenu, enkä oo nähny mitään rasismia. Mutta toisaalta nyt ku aloin miettimään, nii aika heterogeenistä se porukka onkin. Et sen takia siel ei välttämättä tuu sellasta esille. Mä miellän sen porukan siellä aika avoimeks, koska nehän on valmiita ottamaan tuntemattomia ihmisiä niiden kyytiin. Ettei ne varmaan kauheen muukalaispelokkaita ole. Epäkohtia ei tuu mieleen
Liftattiin tampereelta lahteen ja imatralle, ihan vaa päähänpisto. Et päätettiin vaa että lähetäänpä liftamaan. Siihen itseasiassa liittyy mun ehkä epämiellyttävän kokemus, koska sillon saatiin kyyti yheltä vanhalta pariskunnalta, jotka yritti käännyttää meitä johonki uskontoon sen matkan aikana. Se epämiellyttävää		mulla on tosi hyvät kokemukset näistä ryhmistä. Et tosi paljon erilaisia ihmisiä ollu tuolla
Sain kerran kyydin sellaselta isältä ja pojalta. Se mies oli entinen poliisi ja se oli tosi kättynen. Ja se sit selvis ku pysähdyttiin hänen sukulaisen luona. Se oli jotenki tosi kättynen. Mä jäin autoon odottamaan, ja sit se tuli että noni eks sää tuu sieltä. Sit mä menin syömään kahvia ja pullaa. Et se mies oli tosi mukava, ja et se ammatti ehkä vaan teki siitä sellasen. Sit ne vei mut lopulta tosi pohjoseen		tosi hyvä ja ilonen fiilis ollu ja tulee mieleen kun ajattelen asiaa. Kun sä kysyt ton kysymyksen nii tuli ihan hymy, koska melkein ihan sama mikä se kyyti on nii mulla on aina ollu tosi hauskaa. Nii mahtavia juttuja
facebookista ku sä otat porukkaa kyytiin, nii siel on vähän niiku sanaton sopimus että annetaan bensarahaa. Ei sen tarvii olla paljon, usein aika vähän. Ja sillon ku mä ajan työmatkoja, nii mä en ota bensarahaa koska mä saan kilometrikorvaukset. Mutta välillä on sellasta porukkaa, jotka ei ees kysy sitä. Nii mä en kysy sitä niiltä ikinä, koska se ei oo mulle se juttu. Mutta mulla on sellanen olo että tollaset ihmiset väärinkäyttää sitä sellasta sanatonta sopimusta joka liittyy kustannusten jakoon, edes pieneltä osalta. Sit on sellasia kyydinantajia jotka ottaa ihan liikaa bensarahaa. Et mä tiän niitä ihmisiä jotka sanoo tuolla facebookissa, että 30€ tai jotain. Että siinä tulee jo vähän sellaset taloudelliset intressit mukaan, että yrittää hyötyä siitä. Et yrittää kaikki bensakulunsa kattaa sillä, nii se on mun mielestä väärin.		Siel on ollu todella, yks oli esim sellanen sairas ihminen ja hänellä oli määrättyyn aikaan lääkärinvastaanotto. Ja hän ei päässy julkisilla sinne. Kyseli sit jo aikasemmin että jos pääsisi kyytiin. Sanoin että joo olen lähdössä kuitenkin sinne päin. Sattu nii että olin menossa sinne samalle suunnalle. Ja se oli todella kiitollinen. Hän sairasti narkolepsiaa ja todella pahaa sellasta. Hän tiesi tarkkaan millä julkisella sinne pääsis, mutta jos hän nukahtaa siinä, nii voi herätä mistä vaan. Mä vein sen sitte siihen kadun varteen, että näin että hän pääs sisälle sinne lääkäriin. Hän jälkeensä vielä laitto viestiä, että yksi suurimpia apuja mitä apuja hän on saanu. Se oli yks koskettavampia tarinoita mitä hän kertoi. Tää on jääny tosi vahvasti mieleen.

Ainut mikä on et jos lähtee selailemaan esim siinä kimpakyyti-ryhmässä nii ku se on ympäri suomee nii ku sit lähtee selailee ja lähtee ettimään jotain lappeenranta helsinki väliä nii se on välillä tosi haastavaa. Sen takia mie tykkään just noita mitkä on paikkakuntakohtasia. Et vielä ainakaa mä en oo oppinu löytämään sielä sillai superhelposti		Miul on sellanen olo, että noihin ihmisiin on pystynyt luottamaan. Ei oo tähän mennessä tullu sellasta ettenkö luottais johonki. Et ei oo ollu sellasta tilannetta et onkohan tässä jotain mätää.
Mä muistan ku oon ajanu tampere-helsinki väliä, nii mulla on joskus ollu sellanen epä mukava kyyditettävä. Mul on ihan varmasti ollu yks mutta en muista. Ei se oo niin hyvin jääny kuitenkaa mieleen. Jotenki epäkohtelias se oli, et ottaa sen kyydin itsestään selvytyksenä. Mä muistelen että se halus pitää tupakkataukoja. Et siinä oli sellasta vieraanvaraisuuden väärinkäyttöä ns.		Se on toiminu tosi hyvin, että tykänny siitä että voin ottaa yhteyttä siellä oikeesti ihmisiin. Ja se on aina ajantasalla, et niitä kyytejä muodostuu eikä siinä oo ollu koskaan mitään ongelmaa.
Varsinki ku antaa mimmeille kyytejä, nii sit kuulee näitä tarinoita että on ollu vanhoja miehiä tai ollu epämiellyttävää seuraa ja ollu kaks miestä autossa ja tullu olo että on pakko jäädä pois		Mun kohalla ei oo sellasia huonoja kokemuksia.
Mä ajattelen että mä kyyditsen itseäni jonnekki ja se toinen saa kyydin sen takia että se sopii mun aikatauluihin. Joskus näiltä, varsinkin ekaa kertaa kyytiin tulevalta, unohtuu se että joku on menossa paikasta A paikkaan B ja siihen pääsee mukaan, eikä niin että hän saa henk koht kuskin jonnekin.		Ku mulla ei oo tullu niitä huonoja kokemuksia. Eikä siel oo koskaan kukaan mitään jälkeen päin, et esim puhelin numeron saatuaan nii että alkais soittelee jotain ihan muita juttuja. Ettei oo mitään häiriöitä ollu sen jälkeen. Se on ollu todella hyvä juttu.
sit on välillä sellasia ihmisiä jotka ajattelee että heillä on etuoikeus päästä, niitä just jotka ajattelee että tässä ei oo kyyditsijä vaan joku henkilökohtainen ilmainen taksi.		Nyt ei oo ollu aikoihin mitään, että ollu tosi rauhallista. Et toiminu tosi hyvin ne ryhmät.
		Se on ollu ihan asiallista, et nyt ei oo noussu mitään.
		Ne (naisia kohtaan epäasiallisesti käyttäytyvät ihmiset) saatiin kyllä sit nopeesti pois. Et siel on nii valtava määrä niitä ihmisiä, että se leviää sit nopeesti se tieto.
		Joo, et hyvin kyllä varotetaan jos ollu jotain. Ja nimenomaan naisia varotettiin
		en mä näe että siel olis mitään parannettavaa, et se on toiminu hyvin. Et kyllähän siellä ylläpitäjät jossain vaiheessa palautellu, että pitäis toimia näin. Mut ei oo aikoihin ollu mitään. Siitä on tullu niin rutiniinomainen juttu. Se on vaan toiminu hyvin.
		Että mä nyt vaan luotan, kun ei oo käynyt mitään. Et jos joku on joskus joutunu perumaan kyydin, nii hän on soittanu aamulla puoltuntia ennen lähtöä ettei pääse lähtemään, vaikka ollu aikainen aamu ja lähtö
		Sellai haluis jonkun negatiivisen kokemuksen nii sit tulis sellasta näkökulmaa, mut kaikki tähän mennessä on ollu niin positiivista
		Mä sitte itte ajattelin, että teen parhaan mahdollisen matkan siitä niille, siitä ensi reissusta. Ja uskon että se oli hyvä kokemus heille, koska he oli tosi kiitollisia siitä että he oli saanu kokee sellasen turvallisen tavan tehdä sitä matkaa
		oon itseasiassa kahteen ihmiseen ihan tutustunut tällasen kimpakyydin kautta. Ollaan ihan niitten kanssa ihan kavereita vieläkin. Et niistä voi mulle tulla enemmänki ku vaan kyyti tai nään sen mahdollisuuden siinä.

		Ei oo ollu sellasta pelkoa, että jotai vois tapahtua. Mua ei oo koskaan peloteltu, millään et jos meet tuntemattomien kyytiin nii saattaa jotain pahaa tapahtua.
		Mutta mitä itellä ollu, nii ne nuoret oli tosi avoimin mielin. Että voi kysellä kaikkea
		Sillon käytiin kimppekyydit.net sivustoa, sillon siihen aikaan. Se oli sillon ihan uus juttu. mutta se oli tosi hyvä
		yhen tällasen kanssa jopa sen verran paljon kuljettiin tätä samaa väliä ja se ollu kyydissä, niin ihan ollaan kavereita ja ystävystytty sitä kautta.
		Tietysti aina vähän arvelutti sillon alkuun, ku se oli uus juttu, nii arvelutti ottaa ihmisiä kyytiin. mutta pääsääntöisesti kaikki menny hyvin
		ne on pääasiassa ollu ihan hyviä ne kyydit ja ne mitä on itte tarjonnu nii ne tyypit on ollu ihan ok ja et on just sovittu kaikki maksut ja kustannukset etukäteen ja ettei oo ollu sillai epäselvyyksiä, nii sen takia ei oo mitään ongelmaa tarjota niitä edelleenki
		No nyt kun on kokemusta siitä aikasemmasta nii ja tästä facebookista. Nii niiku sanoin jo aikasemmin, että paremmin pääsee facebookissa tutustuu taustoihin, että se on ehkä se syy miks oon siitä tykänny
		Just tarjontaa usein on ja se on toiminu oikein hyvin.
		aika hyvinhän siellä että jos jollakin on tullu jotain huonoja kokemuksia toisesta käyttäjästä, nii sit siellä ilmoitetaan. Nii sehän on ihan hyvä, et tavallaan tietosuuus lisääntyy.
		se ylläpito näyttäis olevan aika hyvin hereillä. Ainaki niissä ryhmissä missä mä oon. Ja aika hyvin ne pitää ne ryhmät, niin että ne pysyy aika selkeinä. Ettei tarvii lärtä ihan kauheen pitkään niitä ilmoituksia.
		positiivisia kokemuksia siitäki miten ihmiset käyttäytyy niissä ryhmissä, että ei mitään ihmeitä.
		Pääsääntöisesti ne on ihan toiminu aikataulullisesti ja ollu sovittuun aikaan ja vähän jopa etukäteen
		Mutta siihen että mä uskon että jos siel facebook-ryhmässä olis asiatonta meininkiä nii varmaa puuttuis. Mutta jos mulle autokyydissä tapahtuis jotain, nii korkeintaan he ehkä estäis ja poistais sen käyttäjän mutta en usko että he lähtis mitään eteenpäin, että ota poliisiin yhteyttä. Ei heillä varmaa oo oikee muuta annettavaa
		Ei oo tähän mennessä yrittäny ainakaa murhata tai raiskata tai mitään. Mutta toisaalta mulla on vasta 3 vuotta ollu kortti, niin ei voi sanoa, tässä on vielä aikaa tapahtua. Ehkei sellasta mitää tapahdu
		en oo huomannu että ne ylläpitäjät olis puuttunu mihinkään, mutta voi olla myös se että mä en välttämättä oo tarpeeks aktiivinen siinä ryhmässä tai sit siel ei oo ollu mitään. Tai sit ne on nii ripeitä etten mä huomaa. Kyllä mulla on tosi luottavainen fiilis näihin ylläpitäjiin vaikkein mä heidän toimintaansa näe
		mulla on aina ollu tosi hyvät kokemukset
		Liftaus on kokenu nii voimakkaan uudentulemisen, että sellanen kollektiivinen sopimus siitä että miten toimitaan on palannu takasin.
		Mut en muista että mulla olis ollu oikeesti yhtään ikävää kokemusta.
		Sit mä oon kuskannu sellasia festariporukoita, mulla oli kolme mimmii takapenkillä. Joskus se on hauskaa ottaa kyytiin tollanen hullu seurue, koska se hauskuus tarttuu ja antaa hyvin paljon sellasta positiivista energiaa.
		turvattomuuden tunnetta mulla ei koskaan oo ollut
		Kaikki kokemukset mulla on ollut tosi positiivisia, mutta miulla on kerran ollu sellanen epämiellyttävä olo. Mutta ei sekään ollut sellanen, että tää oli tässä ettei enää ikinä käyttäis.

Taulukko 4: Motiivit käyttää kimpapakyytejä

Käytännön syyt	Taloudelliset intressit	Ekologisuus/ muut ideologiset syyt	Sosiaaliset syyt ja yhteisöllisyyden tunne	Tunneperäiset ja kokemukselliset syyt
ku oon pelannu pesäpalloa ja tottakai siellä käytetään kimpapakyytejä, että mennään kavereiden kaa samoilla autoilla. Tai jos mennään johonki tapahtumaan kavereiden kaa, nii sit mennää samalla autolla	Puhtaasti sen takia että siinä vaa säästää nii paljon rahaa. Et ainaki sillon kun kyydissä oon itte ollu	Ja kyllä siinä sitäkin tietysti miettii, että säästää ympäristöä ja ennen kaikkea vaivaa, siinä että ku mennää yhdessä	Ja sit nykyään ku vaan pelaa harrastuksena nii se on kiva että paluukyydeillä kaikki muut voi ottaa vähän kaljaa siinä ennen saunailtaa ja yks vaa joutuu kärsii siitä ajomatkasta. Et siinä ollu myös se, et ollu kiva mennä kaveriporukalla.	Ja sit nykyään ku vaan pelaa harrastuksena nii se on kiva että paluukyydeillä kaikki muut voi ottaa vähän kaljaa siinä ennen saunailtaa ja yks vaa joutuu kärsii siitä ajomatkasta. Et siinä ollu myös se, et ollu kiva mennä kaveriporukalla.
Ja kyllä siinä sitäkin tietysti miettii, että säästää ympäristöä ja ennen kaikkea vaivaa , siinä että ku mennää yhdessä	Et auto nyt varsinki on nii törkeän kallis kapine, et jos sit viel asut pääkaupunkiseudulla, missä pääsee kuitenkin julkisilla	Et ajattelen ettei kaikkea tarvii omistaa itte, on nii pihä ihminen. Kai se siellä yhtenä syynä on	Joo no ne sosiaaliset kontaktit on melkein se pääsyy minkä takia mä niitä käytän.	varmaa sellanen tietty halu auttaa muita ihmisiä
Et itellä näissä kun oon tarjonnu kyydin jollekki, nii ollu itellä aina joku syy ajaa kauemmas	Et olis tää ehkä taloudellisesti kannattavin, varsinki jos lippujen hinnat nousee.	kun mietitään auton käyttöaikaa, nii valtaosa ihmisistä ajaa sen puoltuntii aamuin illoin ja 2-3 kertaa puol tuntii sen lisäksi. nii se auto seisoo parkissa melkein 95% ajasta. Sehän on ihan hirveetä resurssien hukkaamista. Vaikkei oo itte mikään viherpiipertäjä ite, mutta et silti ajattelee että toi on tosi tyhmä. Et ihan sellasen taloudellisten resurssien tuhlaamisena, et neki rahat vois pistää jonneki muualle	Joillekki yksinäisille ihmisille tää vois olla tosi tärkeä, että vaikka sen pienenkin matkan nii pääsee kertomaan omia juttuja ja mielipiteitä. Kun niitä yksinäisiä ihmisiä on ihan hirveen paljon ja ylipäättänsä sellasta yhteisöllisyyttä vois nostaa ja yhteishenkeä. Sitä nykyaikana kaipaa, että liikaa lokeroidutaan omiin oloihin. Että itte nään tässä tosi positiivisia piirteitä ja vaikutuksia paljon.	Toinen syy on se että mä vaan tykkään antaa ihmisille kyytejä. et ku mä oon kohdannu elämässä niin paljon hyvää, että tää on tapa jakaa sitä ja antaa takaisin. Mä uskon sellaseen kollektiiviseen hyvyyden kasvattamiseen, että ku me kaikki osallistutaan siihen hyvyyden lisäämiseen, nii nettotulos on isompi. Siitä tulee vaan hyvä mieli ja joku saa apua. Ja se vaan kasvattaa sellasta kollektiivista hyvinvointia. Sen ei tarvii olla sen kummempi
Mä oon sitä facebook ryhmää käyttäny just sen takia, että mä olin bussiasemalta vähän kauempana. Nii mun ei tarvinnu mennä bussiasemalle, vaan on pystynyt sopimaan sen haun tosi läheltä. Et se on ollu vaan tosi kätevää, ettei oo tarvinnu eka mennä jollekki asemalle	Mut et siellä se taksi on sit ehkä halvempaa, keksi-euroopassa. Et se tekee sen että sitä yksityisautoa tarvitaan vielä vähemmän siellä. Mut et suomessa ku ei oo tän tyyppisiä eikä siitä autosta oo luovuttu.	tää jakaminen säästää yhdellä tapaa kulutusta	kuitenkin pääasiassa, jotka noissa kimpapakyyti ryhmissä on ei sinne ilmottaudu sellasia jotka on niitä introverteimpia, ettei pystyis sanomaan mitään. Et kyllä ne kokee itensä jonkun verran itsevarmoiksi, että ne pystyy jonkun verran puhumaan. Yleensä niitten kanssa sit voiki jutella sen matkan aikana.	se on mun mielestä kivaa. Ja se on tosi kokemuserästä

Ja se matka muodostuu sellaseks, että voidaan poiketa jossain ja reitiltä. Et jos menee bussilla tai junalla nii sehän on sit se kohteesta A kohteeseen B ja se on siinä	tottakai se kulujen jakaminen on myös yks syy	ehkä ihmiset on ruvennu miettimään sitäkin että säästetään luontoa ettei jokainen aina menis sillä omalla autollaan. Et jos on sama matka ja jos ei oo sillai niin tarkkaa että millon pitäis olla menossa ja näin.	Sekä se että on saanu autettua jotain ja sit se että on päässy juttelemaan jonkun kaa niitä näitä.	Että ne juttelee ja sit se luo sellasen hyvä fiiliksen kylkeen
Et se on tuntunu kätevämmältä kuin perus julkinen liikenne, sillä voi päästä ihan kohteeseen siellä toisessa päässä ilman mitään muita välineitä. Ei tarvii sitte huolehtia muista kulkuvälineistä.	mulla ei olis ollu muuten mitään mahdollisuuksia mennä joka viikonloppu kotiin, et ku sai sit jaettua niitä kuluja. Bussit oli sillon vielä tosi paljon kalliimpia kuin nyt, ku ei ollu vielä onnibussia ja näitä. Oulun jyvaskylän väli tais olla jotain 60€ luokkaa bussilla.	Mä oon sellasessa työssä, missä mun on vaikee minimoida mun ympäristö jalanjälkeä, mutta mä yritän minimoida sitä että mä jaan autokyytejä ja sitä mä tykkään tehdä.	Et siitä saa hyviä kokemuksia kun tapaa mielenkiintosisia ihmisiä	Sekä se että on saanu autettua jotain ja sit se että on päässy juttelemaan jonkun kaa niitä näitä
Harrastustoimintaan on ollu paljon tai sillai, lapsena ja nuorena. Porukoilta on joku 20km keskustaan. Ja julkisia kulkee, ehkä viis kertaa päivässä. Siinä oli sit se, et jos myöhästy bussista ja vanhemmat oli jo lähteny töihin niin sai usein naapureilta esim kyydin.	opiskelijabudjetilla ku menee, nii kyllä se rahaki siitä määrittää aika paljon	Ympäristöasiat on yks miks käytän näitä kimpakyytejä, et ku käyttää autoa nii paljon. Et oikeestaa mulla on kolme motiivia: yks on ympäristösytyt, mut se on aika pieni motiivi, koska se on nii pieni päästöjen minimoinnissa, ettei sitä voi pitää pääsyynä	Mut kyllä se ehdottomasti se sosiaalisuus on siinä tärkeä juttu. Mä oon kuitenkin nii ekstrovertti, et tykkään tällasista tilanteista	Se oli mulle sellanen ajatus, että jos pienellä avulla voi auttaa ihmistä. Nii siitä tulee ihan äärettömän hyvä kokemus
Ittelläni esim kun on vähän pidemmät välimatkat täällä pohjosessa, nii saisi käydä hoitamassa asioita ehkä jopa helpommin kimppa-autoilla. Jos on jotain isompaa ostettavaa varsinki. Että ittelläni auton käyttö ei oo päivittäistä, nii sellanen kimppa-auto olis oikeesti ihan käytännöllinen	Mutta muuten melkein noi nuoruuden syyt siihen kimpakyytiin on ollu se et se on ollu helppoo ja halpaa	se on kuitenkin sitä, että ku mä teen kimpakyytejä koska mä uskon siihen ideologiaan, mä uskon siihen toimintaan, prosessiin, että se on hyvä asia.	Ja just se että ku ne ihmiset siellä ryhmissä on varmaanki aika samantyyppisiä, et halutaan just sitä kontaktia muiden ihmisten kanssa. Et jos meet sinne bussiin kököttää nii tuskin sä siellä rupeet rupattelee ihmisten kanssa. Ja on tärkeetä että tää lisääntyis vaan.	Se varmaa liittyy siihen että ku on intensiivinen työelämä, nii sitä etti sellasta mukavuustekijää ja halua auttaa muita.

Kun lapsena mentiin harrastuksiin, oli tosi paljon kimpakyytejä, turnauksia ja tälle. Ja nuoruudessa, kun mä oon pieneltä paikkakunnalta, nii yhteisautolla mentiin paljon. Etenki kaveriporukan kaa, et sit vaa sovittiin kenen autolla mennään. Et ku ei ollu hyvää julkista liikennettä, nii oli pakko hyväksikäyttää aina muita	no edelleen noi julkiset on kuitenkin suht kalliita vielä.	Just se kun välimatkat on ollut niin pitkät, mut sit tosi vahvasti myös se et itellä on niin sellanen ekologinen ajattelutapa, et yrittää sitä et jos ei oo jaksanu lähtee pyörällä tai mennä julkisilla, niin sit yrittää et jos lähtee niin ei sit lähtis yksin autolla ajamaan, et joku muukin pystyis hyötymään siitä samasta kyydistä, eikä vaan yksin kuluttais sitä.	Et sen takia oonki suosinu näitä, koska se juttuseura on hirveen tärkeä sitä matkaa tehdessä	Liftaus on ollu mulle tapa päästä hetkeks pois, mulla on nii intensiivinen työelämä ja nii vähän lomia. Et mä oon voinu oikeuttaa ittelleni tietokoneen pois jätön ku mä lähen liftaamaan
		mie ajattelen asioita aika ekologisesti tai yritän ite olla ylikuluttaamatta, nii esim eilen ku mie ajoin yksin lappeenrannasta tänne, nii miu ahisti se että mie kuluttaisin vähemmän jos olisin menny junalla tai jollain, mutta auto piti saada tänne joten... ei ollu vaihtoehtoja. Et jos olis joku kyydissä niin se olis edes vähän ekologisempi vaihtoehto	koen että näissä kimpakyydeissä voi tulla jopa ihan oikeita ja todella tärkeitä kohtaamisia	Mä teen sitä nii että silloin ku se sopii mulle itselleni. Koska mä haluun jakaa niitä kyytejä ja auttaa ihmisiä. Se ei kuitenkaa muodosta mulle sellasta sosiaalista ympyrää, et mä etsimällä etsin että kenelle mä voin antaa kyydin
		Toki mulle merkkää myös se ekologisuus ja vaikei ne oo aina välttämättä budjetillisesti niitä järkevimpiä ratkasuja.	ne kohtaamiset on ollu tosi hienoja ja merkittäviä	Joskus se on hauskaa ottaa kyytiin tollanen hullu seurue, koska se hauskuus tarttuu ja antaa hyvin paljon sellasta positiivista energiaa.
			meet pieneen autoon jonkun kanssa niin vaikei itte olis ees sosiaalinen ihminen nii kyllä siinä silti pääsee jotenki paljon paremmin verkostoitumaan kuin esim et jos vaan bussissa istuis yksinään	
			se sosiaalisuus ja ne kontaktit on jopa ehkä yks syy miks käytän näitä koska sillo ku mie ajan yksin, nii haluun soittaa aina jollekki koska miulla tulee tosi tylsää.	

Taulukko 5: Online luottamus kimpakyydeissä

Käyttäytyminen verkossa	Sujuvuus	Ilmoituksen/viestin ulkoasu	Profiili/tunnistettavuus/yhteiset kaverit	Varmenteet/arvostelut	Tunne/intuitio	Aikaisemmat kokemukset
Se (luottamus) syntyy monista pienistä asioista.... Ja et jos on sovittu että noudetaan johonki aikaan, nii et se on siellä. Tai että laittaa viestiä jos hän myöhästyy ja kysyy että haittaako jne. Sellanen perus kanssakäyminen	Sellanen yksittäinen tekijä saattais vaikuttaa negatiivisesti luottamukseen. Et jos se vaihtais kokoajan sitä aikaa ja paikkaa, et mihin aikaa se haluaa nyt lähteä. Nii siitä heräisi sellanen, että ei ehkä niin henkilöä kohtaan ettei uskaltais ottaa kyytiin, mutta ehkä sellanen että onko tässä jotain muuta hämärää. Et miks ei voi vaa sopii aikaa että millon mennään ja mistä tullaan hakemaan. Et sellanen epämääräisyys herättäis vähän epäilyjä	enemmäni se on se että ku alkaa se keskustelu. Et ku laittaa viestiä jollekki ja ku se vastaa siihen. Nii ehkä siinä se on enemmän se että. Varmaa että jos siinä viestinnässä kävis jotain sellasta että se toinen, että alkais jotain hämärää epäilee siitä toisesta. Nii sit vois ehkä olla varovaisempi ja jäis tarjoamatta ehkä se kyyti. Mut en oo kyl koskaa jättäny ottamatta sitä toista kyytiin minkään tällasten asioiden takia	No just siitä kuvasta arvioin sitä luotettavuutta ja meen yleensä kattoo sen profiiliin. Et jos siel on joku ilmotus että tarvii kyydin, nii kyllä mä nyt katon että se (profiili) on sellanen asiallinen	Mä oon sitä mieltä että yksittäistapaukset pitää ilmottaa, mutta ylläpidolla on jonkilainen vastuu näiden tietojen julkamisessa. Et jos useampi ihminen ilmottaa että tästä tietystä puhelinnumerosta on soitettu ja tarjottu epämäärästä kyytiä, nii se on hyvä laittaa. Ja mun mielestä tossa kimpakyyti-ryhmässä on ollukki tollasia varoituksia	Sitä en osaa sanoa että mistä se syntyy se olo, mutta on joka kerta kyydin jälkee ollu sellanen olo että tosi luottavainen siihen henkilöön jota on kyydinny tai kyyditsee. Et se on ehkä sellanen vaan tunne mitä on vaikee pukee sanoiks ja selittää. Se syntyy monista pienistä asioista.	Että mä nyt vaan luotan, kun ei oo käynny mitään
Ja sit yhteiset tuttavat ja normaali somekäyttäytyminen lisää luottoa	no siinä on ollu se, että se on toiminu tosi hyvin. Mä olin aiemmin, ennen facebookia, kimpakyyti-sivustolla. Mutta se oli hirveen hankala käyttää ja täyttää se ilmotus sinne. Ja sit kun ihmiset anto siellä puhelinnumeron, nii ne ei sit vastannu niihin. Ja se oli tosi sellanen epäluotettavan tuntunen.	Se (luottamus) syntyy monista pienistä asioista. Just miten se kirjottaa	Ettei kyl kertaakaan oo ollu sellasta että jollain olis joku kissankuva profiilikuvana. Et kyllä kaikilla on ollu joku profiilikuva itsestään, vaikkei siitä nyt välttämättä tunnista mitään. Mutta ainaki joistain ihmisistä tunnistaa.	Et jotain varmennuksia pitäis olla. Et on esim ajo-oikeus. Vähän niiku drivenowlla mihin sun pitää ilmottaa se sun ajokortti, ja ne käy tarkastaa sen trafilita että sulla on se ajo-oikeus oikeesti olemassa.	Et mä vaan luotan siihen että ihmiset on ns hyviä ja luottamuksen arvoisia.	Eikä siel oo koskaan kukaan mitään jälkeen päin, et esim puhelin numeron saatuaan nii että alkais soittelee jotain ihan muita juttuja. Ettei oo mitään häiriöitä ollu sen jälkeen.
Luottamus tarkoittaa sitä, että ne asiat mistä on sovittu nii niissä pysytään. Ja jos tulee muutoksia nii ollaan heti valmiita ilmottamaan. Eikä jätetä sitä asiaa auki, eikä nii ettei sitä nii väliä et jos sitä kyytiä ei nyt otakkaa. Tai että ei vastaa siihen yhteydenottoon. Se on asia mikä murentaa sitä luottamusta hirveesti.	kyllähän se luottamus siitä syntyy ku viestitellään ja sovitaan asiat ja sit jos tulee muutoksia nii niistä ilmoitetaan tosi hyvissä ajoin. Jossain vaiheessa oli vähän sillai et ku oli sovittu nii samana päivänä ilmoitetaan tuntia aikasemmin etten mä tuukkaan kyytiin. Toki eihän se sitä mun menopäättöstä mitenkää pyörtäny, mutta sillai vähän tullu ikävä fiilis. Et jos jotain sovitaan nii muistetaan myös perua ajoissa.	Ja kun sitä viestittelyä käy nii siinäki siinä on vaa sellanen määrätynlainen reippaus on tärkeä.	onhan siitä tietyllä lailla se hyvä puoli että siinä on ne kuvat, et ihmisellä on jonkunlainen profiili oltava siellä, että kyllä siinä jollain tavalla voi ainaki luottaa että siellä joku ihminen on taustalla. Ettei se nyt läpeensä paha voi olla.	mä en jotenki tykkää arvosteluasteikoista. Ei muhun sellaset ei oikee tehoo, tai niillä ei olis merkitystä jos esim facebookissa olis sellaset	Jos tulee mitään muuta varottavaa fibaa nii sit vaan peli poikki. Ne on mun ehdottomat vinkit, et kannattaa luottaa omaan intuitioon.	Jos joskus on tullu joku huono kokemus, nii oon pyrkiny alottaa silti puhtaalta pöydältä. Että otan uuden ihmisen aina uutena ihmisenä, enkä kannu niitä asioita edellisestä kohtaamisesta. Et en ajattele nii että sillon ku kävi nii niin ei tääkää voi onnistua.
no just se profiilikuva, ja käytöstavat. Ettei oikee mitään muuta tuu mieleen että miten sitä sit luottamusta arviois. Et mua ei kiinnosta että onko se pappi, vai tinakeisari vai mikä. Mä en lähe sillai ihmisiä jaottelemaan	Sellanen epämääräisyys tekee epävarman olon. Et mihin aikaan lähetään jne. Et jos ei osaa sanoa et missä nähdään ja monelta, ja tulee että mä oon tuolla joskus jne. Vaikka se tyyppi on ihan ookoo, et se ei tarkota sitä että se tyyppi olis vaarallinen. Mutta se tekee siitä kyydistä epävarman.	Niin niissä kimpakyyti.netissä oli ehkä se viestitys, et sieltä ku joku oli laittanu et hän tarviis kyytiä nii, et miten hän viestitti itsestään. Että aika helposti pystyy rivienvälistä lukemaan asioita.	Että jos sitä profiilikuvaa ei olis nii kyllä mä varovaisempi olisin.	Mutta esim kommentit vois olla hyvä ja toimiva. Et jos sielt olis kommentteja muilta, nii se olis parempi. Kyllähän ihmisten omakohtaset kokemukset on parasta mainontaa ja markkinointikeinoja	Mie myös vaan luotan tosi helposti ihmisiin.	Ehkä jos tulis sellasia huonoja kokemuksia useampia nii ehkä sitte. nii ehkä sit vähä miettis että onko tää oikeesti ensinnäkin turvallista

Luottamus mulle tarkoittaa sitä, että mä käyttäydyn asiallisesti ja mä oon aina ollu äärimmäisen tarkka siinä, että kun mä otan naispuolisen henkilön kyytiin, nii oon hyvin korrekki.	Miulle tulee sellanen luottavainen olo tai ku mie luotan ihmiseen, siinä jos asiat sujuu hyvin, ettei tuu sellanen epäilyttävä olo että tapahtuis jotain asioitte muutoksia hirveesti. Tai kun asiat saa helposti sovittua ja	mä arvioin sitä että miten se on kirjoitettu se ilmotus. Et joo kyllä mä teen sen arvioinnin. Jotenki siitä tekstistä voi päätellä jotain, et okein joo tää on nyt pilvipäissään kirjoitettu tänne tällasen, niiku siihen malliin että hänelle kuuluu tää kyyti. Nii en sellasta ottais kyll kyytiin	Se (luottamus) syntyy monista pienistä asioista. Just...se profiilikuva	Näiden kimppanetin ja kyydit.fin, niiden ongelmiana oli se, että sinne oli pesiytynyt vääränlaisia ihmisiä, ja niistä olikin varoituksia. Ja sitä sivuttiin just niissä keskusteluissa, liittyen tähän luottamusasiaan. Nää kimppakyydit nauttii nyt ehkä facebookin vertaisarvostelusta, et siitä on paljon hyötyä siinä	Toi luottamusasiat on tosi paljon siitä kiinni miten itte suhtautuu asioihin ja miten arvioi tilanteita.	
sit ku menee sinne yksityiselle puolella sopimaan eli sinne messengereen, nii jos siellä tulee sellanen vaikka joku tyllerö-meininki tai tällasta. Mulla ei oo kyllä tullu vastaan, mutta kyllä mä siinä kohtaa ehdottomasti olisin... tai jos tulis joku heitto että kyllä mä sulle kyydin tarjoon. Nii jäis kyllä heti pois.		Et kyllä kun mä luen niitä ilmotuksia, nii mietin että toi on sen verran outo että se on varmaan kokapässään. Jos sitä selailee nii siel näkee sellasia ilmotuksia väliillä. Tai kolmen aikaa joku laittaa että pitää päästä tuusulasta hesaan, voi tulla sellanen olo että mikähän olo siel on.	tää on mulla ehkä vähän stereotyyppinen, mutta et jos on esim jakanu seinällä jonkun jutun mikä on tosi vastaan omia periaatteita. Esim Mv-lehden julkasun rajat kiinni. Nii kyllä siitä tulee vähän sellanen epävarma olo. Vaikka mulle ei välttämättä tekis mitään, mutta siinä kun hän ei ajatusmaailmallisesti kohtaa mun kanssa nii hyvin ja sitte jos on noin vihamielinen jotain ryhmää kohtaan. Nii siitä tulee heti mieleen että mikähän tyyppi tää oikein on. Ja myös sama toistuu yv-keskusteluissa. Et jos siel tulee sellasta tytöntyllerö-meininkiä, alatylistä juttua tai jotain vihjailuja.	Ne (naisia kohtaan epäasiallisesti käyttäytyvät ihmiset) saatiin kyllä sit nopeesti pois. Et siel on nii valtava määrä niitä ihmisiä, että se leviää sit nopeesti se tieto.	Et luottamusasiat ja se että onko toinen luottamuksen arvoinen on sit ihan henkilöiden oma asia mikä pitää itse arvioida ja ottaa selville	
		joo on tosi huolimattomasti kirjoitettu ilmotus. Ku siinä on tosi vähän tilaa, et millasen kuvan sä annat ittestäs. Et se menee kolmeen lauseeseen, nii jos siinä tulee hirveesti epäkohtia nii ehkä sit kattoo jonkun muun.	Joo kyllä mä saatan kattoo, sen että mitä sillä on siinä ihan etusivulla. Etten lähe selaamaan historiaa sen enempää. Jos siinä on reilu kuva ja asuinpaikkakunta, se ei asu missää timbuktussa. Nii sit aattelen et tää on ihan ookoo ja voin luottaa.	Joo, et hyvin kyllä varotetaan jos ollu jotain ja pystynyt hyvin luottamaan, että niistä ilmotetaan	Joo, mun on tosi helppo luottaa. Ja ehkä vähän sinne naiivinkin puolelle. Et varsinkin tavaroiden puolesta, nii tosi paljon luotan. Ihmiset on suomessa nii luotettavia.	
		Kaikki lähtee ihan siitä ilmotuksesta. Ihan et jos siinä on tosi paljon virheitä nii se antaa heti sellanen kuvan huolimattomuudesta. Vaikka saattaahan se olla että hänellä on joku lukihäiriö, mutta silti	no just se profiilikuva, ja käytöstavat. Ettei oikee mitään muuta tuu mieleen että miten sitä sit luottamusta arviois. Et mua ei kiinnosta että onko se pappi, vai tinakeisari vai mikä. Mä en lähe sillai ihmisiä jaottelemaan	aika hyvinhän siellä että jos jollakin on tullu jotain huonoja kokemuksia toisesta käyttäjästä, nii sit siellä ilmotetaan. Nii sehän on ihan hyvä, et tavallaan tietosuus lisääntyy		

		se keskustelu messengeressä vaikuttaa. Mut et jos pystyy vaa puhumaan normaalisti, nii se on niiku tarpeeks. Ettei tarvii alkaa antaa mitään soutuja yms.	Jos se todella on kuvallinen profiili ja oikee nimi siellä nii kyllä minä silloin luotan. Ja että se on sen takana.			
			se että pääsen kattomaan ne profiilit, ettei oo ihan kasvoton ihminen, nii se luo sitä luotettavuutta. Ettei oo vaan jonkun käyttäjä nimen takana. Siinä mielessä en oo ihan varma että olisiko sellanen sovellus, et osaisinko mie sitä niin luottavaisesti käyttää			
			Mut nykyään varmaan ottaisin sellasen ihmisen kyytiin, jolla ei oo profiilikuvaa tai just liittynyt jos se muuten vaan vaikuttaisi selväjärkiseltä. Mut jos mä antaisin jotain vinkkejä, nii sanoisin että jos ei oo profiilikuvaa se on varottava merkki tai uus profiili.			
			Ja nii monesti on käynyt nii, että suomiki on nii pieni maa, että mulle tuntematon tyyppi on jonkun muun kaverin kaveri tai tuttu. Nii se luo sellasta luotettavuutta ja turvallisuuden tunnetta.			
			siellä aika monet on jonkin kautta tuttuja, joidenki mutkien kautta. Nii siitä tulee fiilis että hei jos tää mun kaveri on tän kaverin, nii ehkä se on ihan ookoo tyyppi.			
			Ja usein tulee katottua sen tyyppin profiilia, eihän tietenkää monet ulkopuolisille näytä sieltä mitään. Että kattoo vähän kuvaa ja jotain tietoja saattaa näkyä. Ja niitten pohjalta koittaa vähän tehdä jotain analyysejä, et millanen tyyppi.			
			Mut et välillä siel näkee niitä tekstejä tai että profiilikuva on just sellanen että on toi ehkä vähän hazardikaveri. Mutta mul ei oo käynyt sellasta tilannetta että olisin antanu kyydin jollekii joka näyttää niin hazardilta			
			Jos ei oo profiilikuvaa nii se on paha. Ja jos näyttää et jos profiili on ihan uus nii se on paha. Ja sen huomaa ihan heti ku klikkaa sitä. Et sen tarkempaa tutkimusta mä en tee. Ihan johtuen siitä että mä oon ittekkii liftannu nii epämääräsissä vaatteissa ja hikisenä ja hieletähaisevana. Et osaa aika hyvin suhteuttaa sen muihi ihmisiinkin			
			Mut jos ei oo profiilikuvaa nii se on iso no no			

Taulukko 6: Offline luottamus ja turvallisuuden tunne kimppakyydeissä

Ihminen olemus ja ulkonäkö	Auton kunto ja liikenne käyttäytyminen	Käyttäytyminen kohdatessa	Rooli kyydissä	Kanssaihminen määrä ja suhteet toisiinsa	Tunne/intuitio	Aikaisemmat kokemukset
Mulla nyt ei oo koskaan ollut mitään päihtyneitä tai muuta kyydissä. Enkä varmaan ottaiskaan. Niitten käyttäytymisestä kun ei tiää, et millä tavalla käyttäytyy. Et siinä vois olla jotain yllättäviä tilanteita. Et en mä sellasta tuntematonta pitkälle matkalle edes ottais kyytiin. Et en halua edes kokeilla mitä kaikkea vois sattua.	Kyllä varmasti siinä vaiheessa mietti kyytiin menoa, jos auto olisi ihan romunen nii... mä oon kuitenkin nähnyt autoja sen verran, että kyllä sitä jo ulkonäöstä ja auton äänestä pystyy vähä sanomaan ettei toi sitä 100 kilsaa tuu kestää. Ja et toi on ihan hyvässä kunnossa. Mut et jos joku tulis nii että pakotutki roikkui, nii sit vähä mietti että uskaltaakohan tohon hyppää kyytiin.	Entä sit kun sä kohtaat sen ihmisen, nii miten arvoit sitten sitä luottamusta. Tai että miten se luottamus pysyy yllä? Tosi hyvä kysymys, varmaa sellanen tietty reippaus. Et yleensä kuitenkin nousee autosta ulos ja kättelee ja sanoo kuka on. Jos toinen kättelee takas ja sanoo kuka on jne. Ettei siinä kohtaa oo ihan paiseessa se toinen, et sellanen tottakai luo luottamusta lisää.	Ja siinä tuo ehkä sitä turvallisuuden tunnetta se, että kun sä oot se kyydintarjoaja nii sulla on se auto ja mahdollisuus lähteä karkuun siitä tilanteesta helpommin kuin sit sillä toisella. Et toinenhan vähän niiku alistuu siihen sun valtaas, kun sä oot kuski. Et mä oon ns pomo siinä ja sähän oot siinä hallitsevassa asemassa kun sä oot se kyydintarjoaja.	Varmaa toinen saattais olla sellanen, et jos sä meet yksin kyytiin missä on useita henkilöitä nii sit vois olla vähän sellanen kimppakyyti hommassa, et uskaltaisikohan siihen mennä. Et jos siel olisi vaikka kaks kaverusta ja mä menisin yksinään sinne.	(Turvallisuuden tunne syntyy) Varmaa ainaki se että jollain tavalla herää sellanen luottamus sitä kyytiläistä kohtaan.	Että mä nyt vaan luotan, kun ei oo käynyt mitään
ei oo ollut sellasta tilannetta että joku olisi esim tullu räysysillä vaatteilla. Etten sit tiä miten siihen sitte suhtautuis.	Mut et jos joku tulis nii että pakotutki roikkui, nii sit vähä mietti että uskaltaakohan tohon hyppää kyytiin	(Turvallisuuden tunne syntyy) Varmaa ainaki se että jollain tavalla herää sellanen luottamus sitä kyytiläistä kohtaan.	Jos menisin itse toisen kyytiin nii herättäis se enemmän huolta ja arvioisin tilannetta enemmän. Onhan siinä jo se että joutuis miettimään sitä että tuleeks se toinen paikalle. Ja sit just että joutuis miettiä että millanen se tyyppi oikeesti on. Ja siinähan sä annat sen vallan sille toiselle siitä tilanteesta.	Et sitte vois ehkä jopa helpommin mennä ja lisäis sitä turvallista oloa jos ne kaikki olis tuntemattomia toisilleen. Et jos olis vaikka kolme tyyppiä joista kummatki kyydittävät olis tuntemattomia toisilleen ja kuskillen.	Et ollut tosi koskettaviakin juttuja ja keskustelua on käyty. Että aika henkilökohtaisiakin asioita käyty läpi. Ja tullu sellanen olo että on pystynyt luottamaan muihin ja tuntunut siltä että muut on pystynyt muihin luottamaan	Eikä siel oo koskaan kukaan mitään jälkeen päin, et esim puhelin numeron saatuaan nii että alkais soittelee jotain ihan muita juttuja. Ettei oo mitään häiriöitä ollut sen jälkeen.
Ei kukaan oo ollut, et okei se tuli ilman paitaa sieltä. Et ei oo tarvinnu miettiä, että kukakohan toiki nyt on.	Mun mielestä autosta ja sen ylläpidosta ja hoidosta pystyy päästelemään vähän siitä kuljettajan taitoja ja vastuullisuutta. Ihan niiku se auto, miltä se näyttää millaset renkaat siinä on. Että jos se kuski vaikuttaa hyvältä tyyppiltä ja se auto näyttää ihan ulkopuolisesti okeelta ja on suht siisti et sinne viitti mennä. Nii siitä tulee heti sellanen fiilis, että ehkä tää on ihan hyvä juttu.	Et ei oo tarvinnu ehdoin tahdoin pyytää mitään tiettyä hintaa. Et on ihan vapaaehtaisesti ihmiset ehdottanu että maksaa tai kysynyt että paljonko maksaa	Toinen tietenkin että kun sä oot se kuski nii valta-asemassa, ettei ehkä tuu sillai mietittyä. (turvallisuutta)	Mutta on meilläki ollut kyydissä nii että tultiin kolmen kaverin kanssa ja siihen tuli yks ulkopuolinen puolinen kyytiin. Et itellä se vaatis jo vähän harkintaa ja luottamusta. Hattua kyllä noston tälle henkilölle joka uskaltas tulla meidän kyytiin.	Sitä en osaa sanoa että mistä se syntyy se olo, mutta on joka kerta kyydin jälkeen ollut sellanen olo että tosi luottavainen siihen henkilöön jota on kyydinnyt tai kyyditsee. Et se on ehkä sellanen vaan tunne mitä on vaikee pukee sanoiksi ja selittää. Se syntyy monista pienistä asioista.	Jos joskus on tullu joku huono kokemus, nii oon pyrkiny alottaa silti puhtaalta pöydältä. Että otan uuden ihmisen aina uutena ihmisenä, enkä kannu niitä asioita edellisestä kohtaamisesta. Et en ajattele nii että sillon ku kävi nii niin ei tääkää voi onnistua. Etten halua olla koko aikaa sellasessa epävarmuudessa. Että itte pyrin aina avoimena lähtemään tilanteisiin.

Nii että jos mä havaitsen että se on tällanen jos sillä on hirveen epäsiisti olemus, nii mulla on oikeus kieltäytyä ottamasta sitä kyytiin. Et jos ollaan matkassa 3-4 tuntia ja sellanen autossa haisee kokoajan. Et se olis hirvee tilanne. Et se oli ainoo asia mistä mä silloin huolehdin, et mitä jos sellanen tilanne tulee. Onneks en oo sellaseen tilanteeseen koskaan päätyny.	Mut et sit just se jos avaat sen auton oven ja katot että ei jumalauta, mihin mä tuolla istun. Ja joutuu potkimaan tavaroita että saa jalat. Nii siitä tulee vähän sellanen että... ja sitte ensimmäisenä tässäkin autossa (huono kokemus), sato vettä ja se kuski laitto pyyhkiäjät päälle ja sano että joo nää on vähän rikki, että tässä toimii vaan tää kaatosade toiminto tässä pyyhkiäjässä. Joo että siinä oli jo vähän sellanen että pikkasen jo pelotti. Et tollaset jutut vaikuttaa siihen turvallisuuden tunteeseen	Eikä siel oo koskaan kukaan mitään jälkeen päin, et esim puhelin numeron saatuaan nii että alkais soittelee jotain ihan muita juttuja. Ettei oo mitään häiriöitä ollu sen jälkeen.	oon ittekki ollu sellasissa kyydeissä, et on oikeesti pelottanu välillä. et on ollu aika hurjakin kuskeja, et mielummin ite ajan sit tän takia ja otan muita kyytiin. Nään turvallisempaa sen, että itte ajan	Ja siitä tulee myös vähä enemmän luottamusta että jos siellä on mun lisäks tulossa vaikka jotain muita siihen samaan kyytiin. Ettet oo ihan yksinään sen toisen ihmisen kanssa. Et on isompi porukka, et ku kaikki on tuntemattomia toisilleen nii ajattelee että ehkä jos toi toinenki uskaltaa nii kyllä mäkin. Ja sitte et jos niistä neljästä ihmisestä yks on paska, nii ei nii haittaa jos ne muut on ookoo tyyppejä.	Et mä vaan luotan siihen että ihmiset on ns hyviä ja luottamuksen arvoisia.	Ehkä jos tulis sellasia huonoja kokemuksia useempia nii ehkä sitte. nii ehkä sit vähä miettis että onko tää oikeesti ensinnäkin turvallista
	varmaa ainaki sellanen jännittäis, et jos menis itte kyytiin ja se kuski vaikuttais epäluotettavalta. Et jos se esim ajais jotenkin ei ehkä ihan rajoitusten mukaisesti tai vaikuttais että se olis ottanu jotain. Niin siitä saattais tulla sellanen olo että pitäisi ehkä taukoa näistä. Etten ehkä kenen tahansa kyytiin hyppäis. Mut ei oikeestaan muuta silai.	Et jos joku on joskus joutunu perumaan kyydin, nii hän on soittanu aamulla puoltuntia ennen lähtöä ettei pääse lähtemään, vaikka ollu aikainen aamu ja lähtö.	Siinä kohtaa mä en luota ihmisiin jos puhutaan autolla ajamisesta ja turvallisuudesta. Nii en luota. Nii siks mä ajan mielummin ite, mä luotan itteeni enemmän kuin muihin.	Et ehkä mitä enemmän ihmisiä siinä on niin sen luottavaisempi olo tulee. Ja sit varsinki jos kukaan ei tunne toisiaan. Ne oli mulle tuntemattomia ja myös toisilleen tuntemattomia. Se luo ehkä sellasen turvallisen tunteen/olon.	se vaan menee nii että ne jotka pysähtyy, kun lifttaa, nii ne luottaa ja ne jotka ei luota nii ei pysähdy	miulla on sellanen perusluottamus kaikkiin, nii niin kauan ku sitä ei riko, ennen ku tulee mitään mitä toinen sanois tai jotain tapahtuis, nii se luottamus ja turvallisuuden tunne vaan on automaattisesti. Ja se luottamus tuo sen turvallisuuden tunteen samalla.
	tärkeitä olis varmasti sellanen kaikki sellanen selvinpäin ajaminen, ja yleinen liikennekäyttäytyminen. Et siinä kohtaa ku sä oot kuski ja sulla on tuntematon tyyppi kyydissä, nii sillo mulla ainaki se perusoletus on että sä ajat liikennesääntöjen mukaan, ei mitään hulluja ohituksia. Ja myös se että sä oot luvannu kuljettaa tän henkilön paikasta A paikkaan B turvallisesti ja sitä vaaditaan sun liikennekäyttäytymisessäkin.	kyllä se on sellanen avoin katse, ja levollinen tapa kohdata toinen. Ettei siinä oo sellasta. Et se katsekontakti on kaikista tärkein. Sillon ku se on tapahtunu, siinä ensi hetkessä, nii ne muodostaa siinä sen luottamuksen		Seki luo turvallisuutta, jos nään että joku muikin on menossa siihen kyytiin. Turvallisuutta luo enemmän se, että ne kaks on tuntemattomia toisilleen myös. Kaikista turvallisoin olo tietysti tulee sitte jos me ollaan kaverin kanssa menossa jonkun kyytiin.	Ihmisen käyttäytymisestä tehtävä johtopäätös, nii mä yritän olla tekemättä niitä. Ensivaikutelma on tosi tärkeä, et jos sulla tulee sellanen olo ettei kannata nousta tohon kyytiin, nii sit ei kannata mennä siihen. Mutta se ensivaikutelma ei välttämättä pidä paikkaansa aina. Et tää on ehkä se. Et jos sulla tulee se olo että toi ei oo hyvä kyyti, nii skippaa se.	
	hankala kysymys toi luottamus, koska sitähan ei sanota oikein koskaan ääneen. Käytännössä se tarkoittaa sitä, että sillä kusilla on. Tai kummatki pitää kiinni siitä osasta mitä on luvannu. Eli toinen hakee ja sovitaan joku paikka A, josta mennään turvallisesti paikkaan B. Et kummallakin on hyvä olla, tässä tarkotan niin liikennekäyttäytymisen kannalta mutta myös sellasen henkilökohtaisin alueen kannalta	varmaan se vaikuttaa turvallisuuden tunteeseen, että ettei siinä kyytiin tullessa omalla käytöksellään aiheuta mitään vaaratilanteita, minun tai muiden kyydissä olijoiden. Ettei saa mitään äkinäisiä raivareita.		Jos sit taas jos kyydissä olis joku toinenki ja se olis vaikka sen kuskien kaveri tai tuttu, nii se saattais luoda turvattomuuden tunnetta. Koska sit olis 2 vastaan 1.	se turvallisuuden tunne on ehkä vaan sellanen tunne jota ei osaa ees oikee määritellä	

	Mulle turvallisuus ja sen tunne tarkoittaa, sitä että mun ei tarvii pelätä mun fyysistä koskemattomuutta. Tai myöskään uteluja tai se toinen osaa ajaa	Ja se, että se toinen tulee autosta ulos ja kättelee ja vaikka sanoo ihan, että hei kiva että tulit. Paljon kivempi ajaa kahestaan jne. Ei tarvii mitään hokkuspokkuksia tehdä, et ihan normaailit käytöstävät.			miulla on sellanen perusluottamus kaikkiin, nii niin kauan ku sitä ei riko, ennen ku tulee mitään mitä toinen sanois tai jotain tapahtuis, nii se luottamus ja turvallisuuden tunne vaan on automaattisesti. Ja se luottamus tuo sen turvallisuuden tunteen samalla.	
		hankala kysymys toi luottamus, koska sitähen ei sanota oikein koskaan ääneen. Käytännössä se tarkoittaa sitä, että sillä kuskillä on. Tai kummatki pitää kiinni siitä osasta mitä on luvannu. Eli toinen hakee ja sovitaan joku paikka A, josta mennään turvallisesti paikkaan B. Et kummallakin on hyvä olla, tässä tarkoitan niin liikennekäyttäytymisen kannalta mutta myös sellasen henkilökohtaisin alueen kannalta. Et yli pääätänsä, jotkut tykkää olla tosi paljon kauempana toisistaan myös siinä autossa. Et ei rikota niitä rajoja				
		Mulle tärkettä luottamuksen kannalta on, että toimitaan niin ku ollaan sovittu. Sovitaan ne asiat ja just että maksu tulee siinä alussa.				
		No mä just mietin tota, että ku tuntuu että kaikilla on aina kiire johonki. Nii siinä vois niiku rauhottua.				
		ihan tää perus et ku ihmiset kohtaa, nii että esitellään itsemme. Mun mielestä sillä on ihan hirveen suuri merkitys, sillä kädenpuristuksella. Et siitä pystyy jo vähän päättelee että millanen tyyppi. Et ihan tollaset peruskäytöstävät vaikuttaa siihen luottamukseen				
		ihan yli pääätänsä olemus, että ollaanko nii että äkkiä nyt kamat kasaan ja autoon ja mennään. Sellanen yleinen olemus, et sellanen tietynlainen rauhallisuus ja jäämäkkyys nii se herättää luottamusta.				
		Ehkä ihan vaan että ihan normaailit käytöstävät, kunnioitetaan toista ja luetaan vähän tilannetta, et millanen se toinen tyyppi on, nii niillä on aika paljon merkitystä siinä luottamisessa				
		Luottamus mulle tarkoittaa sitä, että mä käyttäydyn asiallisesti ja mä oon aina ollu äärimmäisen tarkka siinä, että kun mä otan naispuolisen henkilön kyytiin, nii oon hyvin korrekki.				
		Et jos alkais epäilee sitä asiaa hirveesti, nii ei toteuttais kyytiä. Et ainaki tollanen peruis sen yksittäisen kyydin. En usko, että se vaikuttais jatkossa mihinkään kyyteihin, mut ainakin siihen yksittäiseen.				

Taulukko 7: Yleinen luottamus ja luottamus kimppakyytitoimintaa kohtaan

Aikaisemmat kokemukset	Riskit	Oma suhtautuminen	Kyytien tapahtuma maa
onko noi aikaisemmat kokemukset vaikuttanu siihen miten sä käytät noita kimppakyytejä nykyisin? tottakai, joo että se on vaa saanu mua ottamaan ihmisiä lisää kyytiin. Ja nykyään, kun valtaosa mun kyydeistä on ollu sillai että mä oon kattonu että siel on joku pyytäny kyytiä ja sit mä oon ottanu yhteyttä et hei mä oon ajamassa siihen suuntaan tohon kellon aikaan, että haluutko hyppää kyytiin.	siis en mä oo edes miettiny sellasta tilannetta, että kävis jotain	Ja sitä on ehkä ihmisenä, tai et perusuunteeltaa sitä kuitenkin luottaa ihmisiin. Ennen ku toisin todistetaan nii jokainen ihminen on luotettava. Onks se sit fiksu tapa ajatella, nii sitä en tiedä.	Ehkä jossain päin maailmaa voisin miettiä tarkemmin ja varmasti miettisinkin. Mutta suomessa tai euroopassa ja miehenä, nii pidän riskejä niin pienenä, täysin olemattomina. Ihan nolla % voin sanoo.
Et luottamus syntyy tottakai niistä kokemuksista mitä mulla on. Et jos ku se ensimmäinen meni hyvin ja se oli tosi onnistunu. Ja tulee tunne että hei miks tätä ei vois tehdä uudestaan. Ja sit ku ne uudetki toimii hyvin. Nii se kynnys madaltuu kokoajan, ja nykyään sitä kynnystä ei oikeestaan enää oookkaan.	Et en oo sillai miettiny niitä ns riskejä kummemmin, et mitä siihen vois liittyä. Et ehkä siinä on se, että niin kauan kunnes mitään ei käy nii tavallaan olettaa ettei mitään käykkään. Ja sit jos ensimmäisen kerran kosahtaa nii sitte ehkä, jos joskus käy.	Se vaatii määrätynlaisen ihmisen, joka siihen lähtee. Ja sillon se oma asenne ratkasee sitä, että siitä tulee sellanen luottamuksellinen ja että se toimii	Me suomalaiset ehkä liian helposti ulkomailta luotetaan. Tää liittyy just siihen, että mä en ehkä ulkomailta tarjoais niin helposti kyytejä. Tai kattoisin tarkemmin että millasille ihmisille. Mutta en kuitenkaa koe että mejän pitäis laskea sitä luottamuksen tasoa muihin ihmisiin, luottamus on nimittäin yhteiskunnalle äärettömän tärkeä asia.
on noi positiiviset kokemukset kimppakyydeistä pistäny miettimään, et sit muutenki käyttää yhteisautoja esim tätä drivenowta. Et ei oo ongelma sellasenkaa käytössä	En oo ees kunnolla miettiny sellasta että siel vois olla jotain häiriökäyttäytymistä tai jotkut ihmiset olis väärällä agendalla siellä.	Et mä vaan luotan siihen että ihmiset on ns hyviä ja luottamuksen arvoisia.	Mä vaan luotin ja ajattelin, että ku se on suomalainen nii se on hyvä tyyppi. Vaikka tällai ääneen sanottuna se on aika hassu
Sitä en osaa sanoo että mistä se syntyy se olo, mutta on joka kerta kyydin jälkee ollu sellanen olo että tosi luottavainen siihen henkilöön jota on kyydinny tai kyyditsee. Et se on ehkä sellanen vaan tunne mitä on vaikee pukee sanoiks ja selittää. Se syntyy monista pienistä asioista.	vaikee kysymys (turvallisuuden tunteen määritelmä, syntymekanismi), ehkä en mä oo varmaa ees ikinä miettinyt tota asiaa	Kyllä mä koitan olla sillai, että pyrin siihen että luotan ihmisiin siellä. Mutta sitte tietysti teot ratkasee	
nyt ku on kyydinny tosi paljon nii siihen se kynnys on tosi matalalla.	Toinen tietenki että kun sä oot se kuski nii valta- asemassa, ettei ehkä tuu sillai mietittyä (turvallisuutta)	se vaan menee nii että ne jotka pysähtyy, kun lifttaa, nii ne luottaa ja ne jotka ei luota nii ei pysähdy	

Et joku ryöstäis tai jotain tai varastais jotain autosta. Eipä mulla siellä hirveesti mitään arvokasta ookaan. Et jos joku varastais nii ehkä sillä olis sit ollu tarve oikeesti siihen. Mutta kyllä joku tommen pistäis ainaki miettimään että hei, voinko ja uskallanko enää jatkossa ottaa kyytiin	En mä oo mitenkää miettiny että se turvallisuuden tunne olis se juttu, mutta tottakai se on siellä taustalla. Et se on joku tiedostamaton asia.	Et perjaatteessa esim euroopassa voidaan sanoa, että jos joku varastaa sun lompakon nii sä oot enemmänki itte tehny sellasta mikä johtaa siihen. Et sul on esim avoin laukku tossa tai takataskussa paksu lompakko. Nii sä voit vähän niiku syyttää itteäs siitä. Kun suomessa se on taas päinvastoin. Mä oon vaa niiku varovainen, mä en haluu antaa kenellekkää antaa mahdollisuutta viedä mun rahoja	
Et ne hyvät kokemukset luo sitä luottamusta, auttaa sit niissä seuraavissakin jutuissa	Et mun on hirveen vaikee sitä miettiä että mitä kaikkea siellä vois tapahtua jos ei se luottamus säilyis.	Me suomalaiset luotetaan ehkä jopa liikaa ihmisiin, koska me asutaan maassa jossa yleinen turvallisuus on tosi korkea	
Mä sitte itte ajattelin, että teen parhaan mahdollisen matkan siitä niille, siitä ensi reissusta. Ja uskon että se oli hyvä kokemus heille, koska he oli tosi kiitollisia siitä että he oli saanu kokee sellasen turvallisen tavan tehdä sitä matkaa	Et mulla ei oo suoraan sanoen, et mä ens esim edes kattele että onko jostain henkilöstä varoteltu joskus. Et mä en oo nii aktiivikäyttäjää et mä muistaisin et joku on varottanut osta. Et jos se sopii mulle ja on reitinvarrella nii kyytiin vaan.	Ei oo ollu sellasta pelkoa, että jotai vois tapahtua. Mua ei oo koskaan peloteltu, millään et jos meet tuntemattomien kyytiin nii saattaa jotain pahaa tapahtua.	
jos joku ahdistavatilanne tulis, nii kyllä se pistäis stopin tähän koko hommaan ainaki hetkeks, vaikka tykkäätkin tästä. Tai ainaki sitte se vaatis mua tekemään sellasen mitä jos suunnitelman siihen. Et alkais enemmän miettimään riskitilanteita	Mie oon niin luottavainen ihminen, etten ehkä oo miettiny hirveesti koko asiaa. Ja ku miul ei oo, et elämässä ylipäätänsä ei oo tullu sellasta että ajattelisin että tähän ihmiseen en luota	Mie oon niin luottavainen ihminen, etten ehkä oo miettiny hirveesti koko asiaa. Ja ku miul ei oo, et elämässä ylipäätänsä ei oo tullu sellasta että ajattelisin että tähän ihmiseen en luota	
No varmaan se, että ihmiset kertois avoimesti niistä omista kokemuksistaan. Esim se että miten se on omalla kohdalla muodostunu. Sitte joku ehkä arempiiki vois lähtee mukaan et jos toisella on noin hyviä kokemuksia. Vois jopa aatella että jos olis sellasia kummeja jopa. Että lähetään ja tehään yhdessä se matka. Että saa kokeilla mitä se on.	Tosi huono myöntää, mutta että jos sellanen tilanne kävis, nii mä en oo ees uskaltanu ajatella et mitä mä tekisin siinä. Vaikka mä tiän että se on ihan realistinen uhka.	jos ihmisellä on vaikee luottaa nii se tuskin luottaa mihinkään random ihmiseen minkä se on bongannu jossain netissä tai jonka kyytiin se on päässy jonkun kaverin kaverin kaverin kautta. Nii sellanen ihminen ei välttämättä luota niin helposti. Mutta jos pystyy luottamaan ihmisiin yleisesti, niin ainaki omalla kohalla se viestii siitä ettei oo sellasia luottamusongelmia	
Ehkä jos tulis sellasia huonoja kokemuksia useempia nii ehkä sitte. nii ehkä sit vähä miettis että onko tää oikeesti ensinnäkin turvallista			
Muistan lapsuudesta, kun äiti on monta kertaa selittäny ku se on mennyy liftaamalla sen kaverin kaa johonki. Tullu sellanen et noin voi tehdä, et kaikki ihmiset ei oo pahoja vaikka tosi paljon puhutaan siitä ettei pidä luottaa tuntemattomiin. Mut sit ku vanhemmilta on tullu se niin positiivinen kokemus myös tuntemattomiin.			
Et ne kokemukset pitäis olla ihmisillä niin positiivisia, et on pystyny luottamaan että se luottamus pystyis sit siitä kasvamaan yleisesti			
Omat vanhemmat on kuitenkin luottanu siihen, että ne heittää mut sinne. Kun tietää et se kaveri on kiva nii pakko sen kaverien vanhemmatki olla kivoja. Tullu sellanen luottamus siihen, että voi mennä vaikei ihan tuntiskaan ihmistä.			
Saattais tulla pidempi tauko, jos tapahtuis. Jos olis joku huono kokemus. Kaikki kokemukset mulla on ollut tosi positiivisia, mutta miulla on kerran ollu sellanen epämiellyttävä olo. Mutta ei sekään ollut sellanen, että tää oli tässä ettei enää ikinä käyttäis. Sen pitäis olla joku tosi iso juttu, että kävis nii ettei enää käyttäis enää.			
kyseessä ei oo pelkästään mun ja sen ihmisen välinen luottamus vaan mä oon nähny sen sellasena. Koen että siinä on myös kysymys luottamuksesta siihen asiaan mitä me ollaan tekemässä eli kyydinjakamiseen. Jos mä käyttäydyn typerästi nii mä en käyttäydy huonosti vaan sitä henkilöä kohtaan, vaan mä käyttäydyn typerästi sitä koko asiaa kohtaan mihin mä uskon			
ku on ollu jo lapsena sellasia positiivisia kokemuksia, et vaikei oo välttämättä tuntenu iha hirveen hyvin sitä esim kaverin äitiä, jonka kyydillä mennyy yksinää johonki harrastukseen, nii siihen on kuitenkin luottanu.			
Ja se luottamus koostuu yksittäisistä tapahtumista mikä muodostaa sen yhden ihmisen ja sitä kautta sen massan luottamuksen sitä tätä asiaa/ideologiaa kohtaan			
Et sit jos käyttää sun termiä luottamus, nii se syntyy niistä aikaisemmista kokemuksista, siitä että ihmiset luottaa suhun nii sä voit sit luottaa muihin. Vähän niiku karma.			